

**31** (319) ROK VII 3 SIERPNIA 1952
Cena 60 gr

SKRZYDŁA I MOTOR

## KONSTYTUCJA SZCZĘŚLIWEJ MŁODOŚCI

W dniu 22 lipca br. Sejm uchwalił Konstytucję Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Trudno, bardzo trudno zawrzeć w okrągłych zdaniach jednoszpaltowego felietonu nawał uczuć, wrażeń i wspomnień, jakie cisną się do głowy. Cóż, kto był w lipcowe dni zlotowe w Warszawie, kto widział niekończące się, barwne, rozśpiewane szeregi manifestującej młodzieży porwanej entuzjazmem, wznoszącej bez końca okrzyki na cześć Konstytucji i jej Twórcy — Prezydenta Bieruta — ten zrozumie, że słowa: pokój, praca, socjalizm, szczęście ludu, niepodległość ojczyzny — nie są u nas tanim frazesem. Są faktami, dla których się pracuje, dla których się walczy, a gdyby przyszła potrzeba — nikt z nas nie poskąpi w ich obronie ani potu, ani krwi, ani nawet życia.

Wszystko to gwarantuje nam, zastrzega, daje Konstytucja Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Czy pamiętacie, starsi towarzysze, jak przed wojną nam, robotniczym i chłopskim synom aerokluby jaśnie oświeconego księcia Radziwiłła proponowały wyszkolenie lotnicze za dwa tysiące złotych? Czy pamiętacie strach przed bezrobociem, chroniczny brak pieniędzy, panoszenie się burżujów?

Dziś w aeroklubach szkoli się już młodzież, która jak przez mgłę pamięta straszne lata okupacji. Za parę lat siądą za sterami chłopcy i dziewczęta, urodzeni w Polsce Ludowej, nie znający już kapitalistycznego wyzysku, nie rozumiejący, jak można było kiedykolwiek płacić za szkolenie czy nie znajdować pracy. Będzie to pokolenie, które utrwali socjalizm w naszym kraju.

Te przemiany na odcinku naszego lotnictwa są przecież tylko drobnym fragmentem wielkich przemian, jakich dokonała w Polsce władza ludowa. Nawet najzagorzalszy wróg nie śmie zaprzeczyć, że „Polska przestała być krajem słabym, bezbronnym i niezaradnym", że buduje się u nas w ciągu roku więcej osiedli mieszkaniowych, portów, hut, kopalń, fabryk i szkół, niż w ciągu dziesięcioleci za rządów burżuazji.

Konstytucja utrwala zdobycze mas pracujących i jest wytyczną dla dalszej uporczywej walki o socjalizm. Konstytucja jest „orężem i tarczą" mas. Szeroka dyskusja ogólnonarodowa nad projektem Konstytucji dowiodła, jak bardzo był on bliski narodowi. Tylko bowiem w państwie ludowym, jak stwierdził to w swym przemówieniu Przewodniczący Komisji Konstytucyjnej Prezydent Bierut, prawodawstwo naprawę służy ludowi, gwarantuje mu szerokie przywileje, prawa i wolność. Tylko w państwie ludowym, opierającym się na doświadczeniu konstytucji stalinowskiej, może być mowa o rozwoju.

Dlatego Konstytucja Lipcowa jest wolą, dumą, zdobyczą i planem narodu.

# ZWIĄZEK MŁODZIEŻY POLSKIEJ OBJĄŁ SZEFOSTWO NAD WOJSKAMI LOTNICZYMI

## UCHWAŁA PLENUM ZG ZMP

W imię pokojowego budownictwa i umacniania niepodległości narodu, Plenum ZG ZMP, obradując w przeddzień Zlotu Młodych Przodowników — Budowniczych Polski Ludowej i 8 rocznicy wyzwolenia naszego kraju przez Armię Radziecką i Wojsko Polskie — uroczyście uchwala objęcie przez Związek Młodzieży Polskiej szefostwa nad Wojskami Lotniczymi.

W Czynie Zlotowym młodzież naszego kraju dowiodła, że jest niezłomną oporą Państwa Ludowego. Rośnie w młodzieży świadomość współgospodarza kraju. Młodzież wykazuje nieugiętą wolę i gotowość wzmacniania siły obronnej Ojczyzny do obrony Jej niepodległości, do pokrzyżowania bandyckich planów imperializmu.

Młodzi robotnicy, chłopi, uczniowie i żołnierze wzmogli swój wysiłek w codziennej pracy, aby utwierdzić i rozwijać zdobycze zapisane w Konstytucji, aby pod kierownictwem PZPR i towarzysza Bolesława Bieruta budować Polskę sprawiedliwą, wolną i niepodległą — Polskę socjalistyczną.

W związku z objęciem przez Związek Młodzieży Polskiej szefostwa nad Wojskami Lotniczymi, ZG ZMP wzywa wszystkie swe organizacje:

1. Wzmóc pracę polityczno-wychowawczą celem lepszego zapoznawania młodzieży z historią walki o wolność i niepodległość Ojczyzny. Pogłębiać wśród młodzieży uczucie dumy i miłości do Ludowego Wojska Polskiego, na którego czele stoi syn ludu polskiego, wychowanek stalinowskiej szkoły zwycięzców, Marszałek Konstanty Rokossowski; pogłębiać miłość do Ludowych Wojsk Lotniczych. Wychowywać młodzież na świadomych, nieustraszonych bojowników sprawy pokoju i niepodległości na przykładach bohaterów narodowych — Stefana Czarnieckiego, Tadeusza Kościuszki, Józefa Bema, Jarosława Dąbrowskiego, Feliksa Dzierżyńskiego i Karola Świerczewskiego oraz na przykładach bohaterów Armii Radzieckiej. Należy szerzej popularyzować ideę niezłomnego braterstwa broni, łączącego Wojsko Polskie z niezwyciężoną Armią Radziecką, lotnictwo polskie z owianym legendarną sławą lotnictwem radzieckim, pogłębiać uczucie miłości do Armii Kraju Rad — ostoi światowego pokoju i niepodległości narodów, która przyniosła Polsce wolność.

2. Otoczyć troską i opieką pracę organizacji zetempowskich w Wojskach Lotniczych. ZMP-owcy — żołnierze, podoficerowie i oficerowie Wojsk Lotniczych powinni przez nieustanną pracę nad opanowaniem wiedzy wojskowej, technicznej i politycznej przodować w wyszkoleniu bojowym i politycznym.

Organizacje ZMP-owskie w Wojskach Lotniczych — to prawa ręka dowódców w pracy nad wzmacnianiem powietrznych sił obronnych Ojczyzny.

3. Kierować najlepszych aktywistów i członków ZMP do wojskowych szkół lotniczych i do służby w lotnictwie. Pogłębiać wśród młodzieży zainteresowanie techniką oraz troszczyć się o wzrost kwalifikacji zawodowych młodzieży szkół i uczelni technicznych, w których kształcą się kadry dla przemysłu lotniczego.

4. Szerzej rozwijać wśród najszerszych mas młodzieży, zarówno w mieście jak i na wsi, zainteresowanie lotnictwem. Wzmóc pomoc dla Ligi Lotniczej i nieustannie troszczyć się o rozwój modelarstwa lotniczego, szybownictwa, spadochroniarstwa i pilotażu sportowego oraz o polityczne wychowanie przyszłej kadry lotnictwa.

5. Rozszerzyć i wzmocnić działalność ZMP w dziedzinie wychowania fizycznego i sportowego młodzieży, którego celem jest podnoszenie zdrowotności, sprawności i odporności fizycznej chłopców i dziewcząt.

Szybko osiągnąć poprawę w rozwoju sportu na wsi. Usprawniać działalność LZS.

Rozszerzyć zasięg ruchu zdobywania odznak SPO przez młodzież, troszczyć się o dalsze podnoszenie jej sprawności fizycznej.

ZMP-owcy, chłopcy i dziewczęta!

Zaprawiajcie się w sportach lotniczych!

Szykujcie się do zaszczytnej pracy lotnika!

Szerzej rozpostrzyjmy nad Ojczyzną skrzydła naszego lotnictwa — skrzydła pokoju i przyjaźni między narodami, skrzydła wolności i niepodległości Polski Ludowej.

ZARZĄD GŁÓWNY
ZWIĄZKU MŁODZIEŻY POLSKIEJ

# NASZE LOTNICTWO BĘDZIE JESZCZE CZUJNIEJ STRZEC RUBIEŻY POLSKI LUDOWEJ

**(FRAGMENT PRZEMÓWIENIA WICEMINISTRA OBRONY NARODOWEJ, GEN. BRYG. M. NASZKOWSKIEGO NA PLENUM ZG ZMP)**

Drodzy i Młodzi Przyjaciele!

W przeddzień Waszego młodzieżowego święta — w przeddzień Zlotu Młodych Przodowników pozdrawiam Was z całego serca w imieniu Ludowego Wojska Polskiego.

Nie jest przypadkiem, drodzy przyjaciele, że w tych uroczystych dniach przeglądu sił naszej młodzieży, jej dorobku w budowie socjalizmu, postanowiliście umocnić więź z naszym Wojskiem przez objęcie szefostwa nad lotnictwem. Budowa socjalizmu bowiem i obrona niepodległości naszej Ojczyzny, to sprawy nierozerwalnie ze sobą związane. Ustawiczne umacnianie potencjału obronnego kraju i naszej gotowości bojowej w obliczu zbójeckich zapędów amerykańskich agresorów — to gwarancja Waszego szczęśliwego jutra, Waszej spokojne pracy i nauki.

Nie jest też — wydaje się — rzeczą przypadku, że wybór Wasz padł na lotnictwo, gdyż nasze skrzydła powietrzne, to szczególnie czuły instrument obrony kraju we współczesnych warunkach. Oczywiście nie w oderwaniu od całości armii, od podstawowego jej rdzenia, którym są siły lądowe. I nie zamiast nich, jak łudzili się krótkowzroczni „stratedzy" amerykańscy, którzy w śmiertelnej obawie przed prostym żołnierzem snują plany zastąpienia człowieka przez maszynę, plany zwycięstw przy pomocy zbójeckich tzw. strategicznych bombardowań, plany, które już sromotnie przekreślili dzielni żołnierze koreańscy i ochotnicy chińscy.

Lecz — jak uczą doświadczenia Armii Radzieckiej — siły lotnicze w oparciu i w ścisłym współdziałaniu z siłami lądowymi, jako część składowa sił zbrojnych stanowią potężny, groźny oręż w dziele obrony pokojowego budownictwa i ostudzają apetyty amerykańskich giełdziarzy i handlarzy bronią.

I dlatego troska o stały rozwój naszych bojowych skrzydeł jest troską całego narodu.

Gdy patrzymy na nasze Siły Zbrojne, gdy patrzymy na nasze młode Lotnictwo, silne przodującą techniką i przodującym doświadczeniem, silne wspaniałymi ludźmi, silne świadomością — możemy powiedzieć z dumą i spokojem — haniebne dni wrześniowe nie powtórzą się nigdy!

Oczywiście mówiąc to nie zapominajmy ani na chwilę, że siły nasze bronić mogą skutecznie pokoju i socjalizmu jedynie w oparciu o siły całego obozu pokoju, w pierwszym rzędzie o potęgę wielkiego Związku Radzieckiego. Nie zapominamy ani na chwilę, że moc naszych bojowych skrzydeł zawdzięczamy braterskiej pomocy narodu radzieckiego, jego armii, przyjaznej trosce towarzysza Stalina. Od pierwszej chwili powstania na ziemi radzieckiej pierwszego pułku „Warszawa", po dzień dzisiejszy odczuwamy tę pomoc. Dzięki niej mamy wspaniały nowoczesny sprzęt, dzięki niej wyrośli dzielni nasi ludowi lotnicy, wierni obrońcy naszych przestworzy, tacy jak mjr Wiącek, przodujący dowódca, który wyszkolił już wielu młodych pilotów, mjr Tanana, syn robotnika, w Ludowym Wojsku od 1944 roku, mistrz pilotażu, kobieta-lotnik, dowódca klucza kpt. Sosnowska, czy aktywny członek ZMP st. pilot ppor. Skibiński.

Towarzysze i Obywatele! Młodzieży!

W Waszym pięknym akcie żołnierz nasz widzi jeszcze jeden dowód miłości narodu, szczególnie młodzieży, do swej armii. I to zobowiązuje do jeszcze większego wysiłku w wyszkoleniu i służbie.

Jest szczytnym zadaniem ZMP stałe pogłębianie tej więzi Wojska z narodem, wpajanie młodzieży miłości do Wojska, wychowywanie tych cech, które są niezbędne dla obrony Ojczyzny, dbałość, by najlepsi z młodzieży zasilali najważniejsze ogniwa Wojska, by zasilali szkoły oficerskie.

Ta miłość naszej młodzieży do Wojska, zamiłowanie do służby w Ludowych Siłach Zbrojnych, pragnienie noszenia munduru żołnierskiego nie ma nic wspólnego z soldateską, z nastrojami pobrzękiwania szabelką, które krzewiła piłsudczyzna w latach przedwrześniowych. Głęboko obcy jest nam duch agresji, podbojów, który stanowi siłę napędową w armiach agresorów. My kochamy pokój, służymy pokojowi. Lecz właśnie dlatego — jak uczy towarzysz Bierut — Wódz naszego narodu, organizator i wychowawca naszego Wojska — nie możemy być słabi, gdyż słabych biją, a my nie chcemy być więcej bici.

Drodzy przyjaciele! Chcę Was zapewnić, że nasze lotnictwo, które w wyniku dzisiejszej uchwały odczuwać będzie większą jeszcze niż dotąd pomoc ze strony narodu, młodzieży, w doborze kadr, w przygotowaniu zastępów przyszłych lotników, we współpracy kulturalno-oświatowej — spłaci z honorem ten dług wobec kraju, będzie jeszcze intensywniej podnosić swój poziom wyszkolenia, by latać szybciej, wyżej i sprawniej, by jeszcze czujniej strzec rubieży Polski Ludowej, strzec naszych budowli socjalizmu, naszej wspaniałej, wskrzeszonej z ruin Stolicy. Nasze organizacje ZMP-owskie w Lotnictwie i w całym Wojsku z jeszcze większym oddaniem spełniać będą zaszczytną rolę pomocników dowódców i organizacji partyjnych w walce o umacnianie gotowości bojowej Wojska.

Chcę Was zapewnić, że całe Wojsko pod dowództwem Marszałka Rokossowskiego wzmoże swe wysiłki, by wypełnić jak najlepiej nakaz Partii i Rządu, nakaz naszego kochanego towarzysza Bieruta — stać na straży naszej niepodległości, naszej granicy na Odrze i Nysie, na straży Waszej szczęśliwej młodości i szczęśliwego jutra.

**SZERZEJ ROZPOSTRZYJMY NAD OJCZYZNĄ SKRZYDŁA NASZEGO LOTNICTWA — SKRZYDŁA POKOJU I PRZYJAŹNI MIĘDZY NARODAMI, SKRZYDŁA WOLNOŚCI I NIEPODLEGŁOŚCI POLSKI LUDOWEJ**



Siły lotnicze Polski Ludowej w oparciu i w ścisłym współdziałaniu z siłami lądowymi, jako część składowa sił zbrojnych stanowią potężny, groźny oręż...



# ZMP-owcy, CHŁOPCY I DZIEWCZĘTA PRZYGOTOWUJCIE SIĘ DO ZASZCZYTNEJ PRACY LOTNIKA

**(OBRADY PLENUM ZG ZMP, WARSZAWA, 19 LIPCA 1952)**

W przeddzień Zlotu Młodych Przodowników — Budowniczych Polski Ludowej, dnia 19 lipca br. w wielkiej hali sportowej na Placu Mirowskim rozszerzone Plenum Zarządu Głównego Związku Młodzieży Polskiej podjęło historyczną uchwałę o objęciu przez ZMP szefostwa nad lotnictwem.

Na długo przed godziną rozpoczęcia obrad na Plac Mirowski zajeżdżały ciężarówki przywożąc uczestników Zlotu oraz aktywistów warszawskich organizacji ZMP. Plac wypełniony różnobarwnym tłumem młodzieży rozbrzmiewał pieśnią i weselem. Śpiewanoby i tańczono na pewno do późnego wieczora, lecz ta spontaniczna, samorzutnie powstała zabawa pod gołym niebem przerwana została zbliżającym się momentem rozpoczęcia Plenum.

Uroczyście udekorowana hala wypełnia się powoli wielotysięcznym tłumem młodzieży. Na czerwonym tle draperii ponad stołem prezydialnym umieszczono portrety dostojników: Prezydenta Bieruta, Premiera Cyrankiewicza, oraz Marszałka Rokossowskiego. Niżej widnieje popiersie wodza mas ludowych całego świata Generalissimusa Stalina. Po prawej stronie — skrzydlata szachownica wojskowych sił lotniczych, po lewej — znak ZMP. Potężne światła jupiterów filmowych oświetlają zawieszony pod sufitem szybowiec „Salamandra". „Niech żyją żołnierze Wojska Polskiego — przodownicy wyszkolenia politycznego i bojowego!", „Niech żyją Młodzi Przodownicy — Budowniczowie Polski Ludowej — duma naszego narodu!" wołają rozwieszone pomiędzy stalowymi kolumnami olbrzymiej hali hasła.

W tej chwili hala jest już szczelnie wypełniona delegatami. Zielono-czerwone morze faluje w takt wesołej piosenki. Radość kipi buchając okrzykami i śpiewem, niczym snopami iskier pod strop hali. Tysiące głosów skandują słowa dwuwiersza: „Niech nam Wojsko Polskie żyje i niech podżegaczy bije!" Wieloosobowa orkiestra wojskowa gra dziarskiego marsza. Co chwila padają okrzyki na cześć Prezydenta Bieruta i towarzysza Stalina, na cześć górników i stoczniowców. Atmosfera staje się coraz bardziej podniosła, coraz bardziej uroczysta, aż wreszcie osiąga swój punkt kulminacyjny. Tysiące głosów śpiewa hymn Światowej Federacji Młodzieży Demokratycznej. Potężny śpiew zdaje się rozsadzać ściany hali.

Długotrwałe owacje witają zajmujących miejsca w prezydium: sekretarza KC PZPR, premiera Józefa Cyrankiewicza, sekretarza KC PZPR Franciszka Mazura, ministra Transportu Drogowego i Lotniczego Jana Rusteckiego, wiceministrów Obrony Narodowej — szefa Sztabu Generalnego WP gen. broni Władysława Korczyca oraz szefa GZP WP gen. bryg. Mariana Naszkowskiego, dowódcę Wojsk Lotniczych gen. broni Jana Turkiela, gen. bryg. Kadazanowicza, płk. Bogdanowskiego, prezesa ZGLL płk. Sergiusza Minorskiego, sekretarzy ZG ZMP — Nowocienia, Wieczorka, Strzałkowskiego, Feliksiaka i Jańczaka. Obok nich w prezydium zasiadają: przodujący pilot samolotu odrzutowego Lucjan Kałkus; rębacz kopalni „Sośnica" Jerzy Chmura, który wykonał już przypadające nań zadania Sześciolatki; ślusarz, kierownik brygady WSK w Rzeszowie Kazimierz Środoń; dwukrotna rekordzistka świata, studentka wydziału lotniczego Politechniki Warszawskiej pil. szybowcowy Wanda Szemplińska, rekordzista świata pil. Pawlikiewicz i inni. Młodzież gorąco wita delegata młodzieży radzieckiej — sekretarza KC Komsomołu Wiktora Jurkowskiego.

Halą wstrząsa potężny śpiew — Międzynarodówka. Wśród oklasków przewodniczący ZG ZMP Władysław Matwin ogłasza porządek dzienny obrad Plenum zawierający jeden punkt — objęcie przez ZMP szefostwa nad lotnictwem, po czym dla wygłoszenia referatu głos zabiera sekretarz ZG ZMP Stanisław Nowocień, który między innymi powiedział:

„...Niech fabryczne i wiejskie organizacje ZMP obejmują szefostwo nad terenowymi jednostkami Wojsk Lotniczych, niech otaczają opieką ośrodki szkoleniowe Ligi Lotniczej i kierują najlepszą młodzież do szkół i na kursy, które Liga organizuje... ZMP-owcy, chłopcy i dziewczęta, przygotowujcie się do zaszczytnej pracy lotnika!" (Obszerne fragmenty referatu — w „Skrzydlatej" nr 8 — sierpień).

Zebrani witają gromkimi oklaskami ukazanie się na trybunie pierwszego z dyskutantów, przodującego rębacza kop. „Sośnica" tow. Chmurę.

— Melduję wam towarzysze — mówi Chmura — że 17 lipca wykonałem przypadające na mnie zadania Planu 6-letniego.

Oklaskom i okrzykom nie ma końca.

— Objęcie szefostwa nad lotnictwem przez ZMP, to sprawa całej młodzieży — mówi Chmura — to wyraz jej gorących pragnień i dążeń. Myślę, że będzie dobrze, jeśli górnik po pracy przy „kaczym dziobie" wsiądzie na szybowiec i polata nad kopalnią!

Głos zabiera członek podwarszawskiej spółdzielni produkcyjnej — Eugeniusz Olejniczak, stwierdzając, że młodzież wiejska z radością powita uchwałę.

— ZMP-owcy wiejscy, do modelarni i na wieże spadochronowe, na samoloty! — kończy Olejniczak.

Na trybunę, wśród entuzjazmu młodzieży wstępuje przodujący pilot samolotu odrzutowego, ppor. Lucjan Kałkus. Pozdrawiając uczestników Plenum w imieniu żołnierzy Wojsk Lotniczych, Kałkus w prostych, szczerych słowach opowiada o swej ciężkiej i odpowiedzialnej lecz jakże porywającej pracy. Młodzież z niesłabnącą uwagą słucha opowiadania pilota o jego drodze do umiejętności pilotowania nowoczesną maszyną — bronią w każdej chwili gotową do obrony polskiego nieba, o trudach w pokonywaniu przeszkód w nauce i o triumfie opanowania szybkiego jak błyskawica odrzutowca.

— Ja, syn robotnika, dawniej mógłbym jedynie marzyć o lotnictwie — mówi Kałkus — Polska Ludowa urzeczywistniła moje marzenia.

Polska Ludowa urzeczywistniła marzenia tysięcy innych pilotów wojskowych i sportowych. Urzeczywistniła też marzenia rekordzistki świata, szybowniczki Wandy Szemplińskiej. Podobnie jak ppor. Kałkus, Szemplińska opowiada o swej drodze do zdobycia dwóch międzynarodowych rekordów, wykazując możliwość harmonijnego połączenia pracy, względnie studiów na wyższej uczelni, z uprawianiem sportu szybowcowego. Szemplińska wykazując, że objęcie szefostwa przez ZMP nad naszym lotnictwem, na wzór Komsomołu w Związku Radzieckim, przyczyni się do jeszcze wspanialszego rozwoju tej

dziedziny sportu, zakończyła swe przemówienie okrzykiem: „Chłopcy i dziewczęta, zdobywajcie przestworza!“

Obecnie głos zabiera rekordzista świata — szybownik Aleksander Pawlikiewicz. Mówiąc o zadaniach stojących przed pilotami sportowymi, Pawlikiewicz stwierdza, że propaganda lotnictwa nie dotarła jeszcze dotychczas na wieś, która jest olbrzymim rezerwuarem ludzkim mogącym dać naszemu lotnictwu wielu uzdolnionych pilotów. Mówca nawołuje do wzmożenia ofensywy propagandowej na wsi, w której winni wziąć udział wszyscy bez wyjątku piloci Ligi Lotniczej.

Na sali rozlega się dźwięk fanfar i werbli. Miarowy rytm podchwytuje cała młodzież. Wszyscy wstają i klaszczą do taktu, witając okrzykami delegację ZHP. Entuzjazm rośnie, gdy przed prezydium ukazują się chłopcy i dziewczęta z modelami „Żaków“ w ręku.

— To nasza zmiana, towarzysze ZMP-owcy — mówi tow. Matwin.

Na podium wstępuje harcerz. Ktoś podstawia mu krzesło, by mógł mówić do mikrofonu. Podniesieniem ręki wita zebranych wywołując burzę oklasków.

— Wiemy, ile zawdzięczamy waszej pracy, koledzy ZMP-owcy. Chcemy być tacy jak Wy. Chcemy jak najprędzej dorosnąć i być dobrymi obywatelami. Wielu harcerzy pracuje w modelarniach. Wielu z nas chce być w przyszłości lotnikami by latać. Najlepiej na odrzutowcach...

Dobrze rośnie i wychowuje się nasza zmiana!

Ponownie rozlegają się fanfary. Sala żegna stojąc delegację harcerzy, którzy rozdają wśród zebranych „Żaki“, budzące zachwyt precyzją wykonania.

Halę zalega uroczysta cisza. Towarzysz Matwin udziela głosu sekretarzowi ZG ZMP Strzałkowskiemu dla odczytania projektu uchwały o objęciu przez ZMP szefostwa nad Lotnictwem Wojskowym, który zebrani witają gorącymi oklaskami.

Wśród długotrwałych owacji zebrani przyjmują jednogłośnie poddany pod głosowanie projekt Uchwały.

„Szerzej rozpostrzyjmy nad Ojczyzną skrzydła naszego lotnictwa — skrzydła pokoju i przyjaźni między narodami, skrzydła wolności i niepodległości Polski Ludowej!“ — brzmi końcowe zdanie Uchwały. Zebrani burzliwie manifestują na cześć Wojsk Lotniczych i bohaterskiego dowódcy sił zbrojnych Polski Ludowej, Marszałka Konstantego Rokossowskiego. Witany oklaskami zabiera głos generał broni Marian Naszkowski (fragmenty przemówienia na str. 483), po czym następuje uroczyste przekazanie sztandaru przechodniego ZG ZMP dla przodującej jednostki Wojsk Lotniczych. Na podium delegacja Wojsk Lotniczych spotyka się z pocztem sztandarowym ZMP. Wśród oklasków zebranych straż przy sztandarze obejmują żołnierze Wojsk Lotniczych.

Podchwycona tysiącami głosów, rozbrzmiewała buchając pod strop hali niczym płomień pieśń młodzieży „Naprzód młodzieży świata“... Oficjalna część uroczystego Plenum zakończona.

Następuje teraz część artystyczna z udziałem licznych zespołów chóralnych, wśród których szczególnym powodzeniem cieszył się zespół „Mazowsze“ oraz chór Wojsk Lotniczych

**A. RAYZACHER**

# PILOCI SPORTOWI I WOJSKOWI MŁODYM PRZODOWNIKOM BUDOWNICZYM POLSKI LUDOWEJ

**OKĘCIE, DNIA 20 LIPCA**

Na pokazy lotnicze na Okęciu przybyły nieprzeliczone tłumy ludzi. Już na długo przed wyznaczoną godziną szlakiem od Al. Krakowskiej ciągnęło istne morze głów ludzkich, potężne, ruchliwe fale przelewające się i otaczające z kilku stron teren lotniska bezustannie rosły, zda się nie było końca napływowi nowych widzów.

Młodzi przodownicy pracy, nauki i sportu z całej Polski przybyli na Zlot, z najwyższą niecierpliwością oczekiwali rozpoczęcia się pokazów. Przodujący piloci silnikowi, szybowcowi i spadochroniarze Ligi Lotniczej, a potem przodownicy wyszkolenia bojowego i politycznego Wojsk Lotniczych mieli pokazać swym kolegom i koleżankom z fabryk, hut, kopalń — że nie zmarnowali czasu i sztukę pilotażu i skoków spadochronowych opanowali po mistrzowsku.

Na trybunę wstępują goście honorowi z Marszałkiem Sejmu W. Kowalskim i Premierem J. Cyrankiewiczem na czele. W górę wystrzeliły seria za serią świetlistych pocisków z rakietnic. Mocniej zabiły serca tysięcy zebranych.

Lecą, lecą!... Tak, od wschodu, niziutko nad ziemią zbliżają się trzy dwupłatowce. To **trzy CSS-y z flagami.** Jeden z flagą biało-czerwoną, drugi z czerwoną, trzeci z niebieską. Na flagach portrety, na czerwonej Generalissimusa Stalina, na biało-czerwonej Prezydenta Bieruta. Samoloty otwierają pokazy. **Pilotują je** doświadczeni żołnierze powietrzni: **kpt. Balcerzak,** odznaczony Krzyżem Walecznych za czynny udział w walkach z bandami UPA, **por. Konieczny i chor. Hoffman,** uczestnik walk nad Nysą.

Lecąc równiutko nad samą ziemią „CSS-y“ z flagami minęły trybunę honorową i oddaliły się w kierunku zachodnim.

Na niebie zaczerniało od samolotów. Jest ich 31. Lecą w zwartej grupie, skrzydło w skrzydło. Imponująca zwartością, pewnością lotu i miarowym, mocnym hukiem silników formacja, tworząca **na niebie idealnie równy napis: ZMP.** To najlepsi młodzi piloci ZMP-owcy z aeroklubów i ośrodków treningowych LL z dumą oznajmiają na warszawskim niebie śmigłami swych maszyn, że Związek Młodzieży Polskiej objął szefostwo nad lotnictwem Polski Ludowej.

Wzruszenie ogarnia widzów. Zrywają się oklaski, gromko niesie się wielki okrzyk tysięcy piersi: Niech żyją, niech żyją!

Radośnie huczą w górze silniki. Formacja przelatuje nad trybuną. **Wszystkie litery prowadzą bezbłędnie świetni piloci,** doświadczeni instruktorzy: **Z — instr. Goszczyński, M — instr. Kozłowski, P — instr. Czepirski.**

A teraz nadlatują trzy dwupłatowce. Przed środkiem lotniska zwalniają lot, zda się — za chwilę zawisną nieruchomo w powietrzu. Widać, jak z kabin jednocześnie wychodzą na płaty trzy ciemne figury. Jeszcze dwie, trzy sekundy oczekiwania i... od samolotów odrywają się trzy kulki, aby w chwilę potem zawisnąć pod czaszami spadochronów.

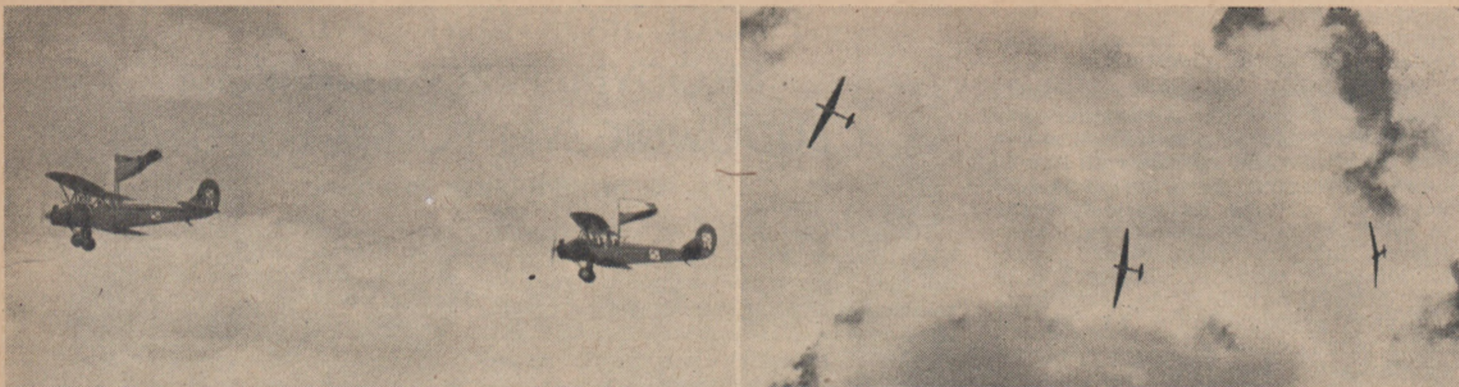
Do murawy lotniska zbliżają się w pięknych ślizgach **trzy spadochroniarki LL: Lucyna Wlazło, Ryszarda Rozum, Jadwiga Aleksandrowicz.** Wylądowały. Wkrótce są już przed trybuną, gdzie wręczają kwiaty. Uśmiechnięte, rozradowane dziewczęta witają oklaski i okrzyki.

Już terkocze silnik wyciągarki. W odległości kilkuset metrów od nas wspina się pod szerokim od ziemi kątem **szkolny szybowiec „ABC“.** Już wiemy — **pilotuje go 12-letni, najmłodszy pilot szybowcowy, Franuś Kępka.** Szybko na-

**...Przodujący piloci silnikowi, szybowcowi i spadochroniarze Ligi Lotniczej pokażą za chwilę swym kolegom i koleżankom z fabryk, hut, kopalń — że nie zmarnowali czasu i sztukę pilotażu i skoków spadochronowych opanowali po mistrzowsku.**

**Foto: Koszewski — LL (2)**





**— Lecą, lecą!... Od wschodu, niziutko nad ziemią zbliżają się dwupłatowce z flagami. To CSS-y. Samoloty te otworzyły pokazy lotnicze na Okęciu. Zachwyt tłumów wywołała zespołowa akrobacja dziesięciu „Much", które z wielką precyzją wylądowały w szeregu przed trybuną.**

biera wysokości, wyczepia się i wykonując z wprawą esy, manewruje na oczach tysięcy widzów, jakby od urodzenia siedział za sterem szybowca. Za parę chwil ląduje. Brawo, Franuś, brawo! Doskonale!

Teraz uwija się **nad lotniskiem „Zuch-2". Pilotuje go instr. Kozielski.** Zachwyceni widzowie śledzą wszystkie momenty jego lotu. Czerwona maszyna z ogromną precyzją wykonuje pętle, idzie w górę wysoką świecą, przerzuca się o 180 stopni przez skrzydło naokoło swej osi pionowej, aby przejść w lot nurkowy i potem — poziomy. Po zawrocie „Zuch" wykonuje nowe figury — obraca się do półbeczki i półpętlą wraca do lotu poziomego. To przewrót. Istny koncert figur akrobacji. W końcu — odlatuje, groźnie ryknąwszy gwiaździstym silnikiem.

Cóż to teraz nowego? O, coś niebywałego. **Lecą trzy „Zliny", połączone ze skrzydła taśmami.** Będą wykonywać zespołową akrobację.

Tłumy z zapartym oddechem przypatrują się trzem smukłym, szybkim maszynom. Zerwą, czy nie zerwą?!!

Niski przelot, potem trzy samoloty podciągnięte na gazie przechodzą na plecy i dalej do lotu nurkowego i poziomego opisując zamknięte koło w płaszczyźnie pionowej. Wspaniale, chłopcy, ani jedna taśma nie zerwana, brawo! Jeszcze jedna pętla, znów pętla.

Tysiące serc ogarnął zachwyt, sypią się okrzyki radości. Po mistrzowsku **„kręcą" zespołową akrobację** na połączonych taśmami samolotach trzej **piloci Ligi Lotniczej: Schabowski, Leszek i Adamiec.** To był niespodziewany, chwytający za serce tysięcy widzów fragment pokazów, widome świadectwo niezwykłego mistrzostwa pilotażu chłopców z aeroklubów LL.

*

Minuty płyną niepostrzeżenie. Przed chwilą odleciał z nad lotniska **„Zlin-26"**, którego **pilot instr. Leszek demonstrował indywidualną akrobację**. Było co oglądać: lot plecowy, pętle, korkociąg, krążenie w pozycji odwróconej, beczki, nurkowanie, znów pętle i na koniec odlot — na plecach aż hen, do krańca lotniska. Istny kalejdoskop, trudno było nadążyć okiem za wszystkimi poruszeniami maszyny, prowadzonej ręką niebylejakiego majstra od latania.

Obecnie — znów coś niezwykłego. **Trzej piloci: Niżnik, Jarończyk i Kosioł demonstrują akrobację plecową na „Zlinach".** A więc: zespołowa pętla, krąg na plecach w jedną, potem w drugą stronę, potem w trójkę — odwrócona pętla. Maszyny idą w nurkowanie, przechodzą z niego przez plecy i dalej — wracają do poziomu. Odlatują — oczywiście na plecach. „Koński trzeba mieć organizm!" — słychać z podziwem — „Takie przeciążenie!"

Patrzę ze zdumieniem na zachód: oni jeszcze lecą na plecach! Niech... mnie drzwi ścisną, chętnie bym uścisnął ich grabule, tak wprawne w operowaniu drążkiem sterowym...

**W górę wzbijają się** szybko **kolorowe baloniki.** Z niewiarygodną zręcznością **rzucają się na nie,** jak jastrzębie na żer, **„Zuchy".** Baloniki znikają jeden za drugim, rozrywane śmigłami samolotów. **W maszynach** — znani **mistrzowie pilotażu Góra i Szymański.**

„Patrz, patrz, już się przymierza, ooo, ranyjulek — pękł! — słychać cieniutki głos.



**Ogólne zainteresowanie wzbudził lot na szybowcu szkolnym „ABC" Franka Kępki, 12-letniego pilota LL.**

**Foto: LL**

„Tego to chyba przepuści, już jest daleko...", „A ja ci mówię, że nie. O, zobacz, nie mówiłem... wrrrrr... trrrach! Gotów, niech go kolka! Benek, idę na pilota!"

Słychać trzask podawanych dłoni, obaj przyszli piloci ze zdwojoną uwagą obserwują dwa uwijające się jak w ukropie samoloty. Porwani tym co widzieli, objęli się ramionami. Przyglądają się w napięciu jak nad lotnisko nadlatuje zespół: **samolot z akrobacyjnym szybowcem „Jastrząb" na holu.**

W powietrzu znów zaczyna się dziać coś niezwykłego: **„Jastrząb" nie wyczepiając się z linki holowniczej zaczyna** robić **sterowaną beczkę.** Jedna, druga... Chłopcom oczy wychodzą ze zdumienia. Potrafią ocenić wagę tego co widzą.

„To chyba **pierwszy raz w Polsce"** — szepce ktoś. „Nie, właściwie to już piąty, czy szósty... jeśli wliczyć próby" — odpowiada drugi głos. „Ale w ogóle... to pierwszy raz!". „Tak, Janusz, pierwszy!"

Andrzej Abłamowicz, pilot „Jastrzębia" wykonywał wtedy trzecią z kolei beczkę na holu. Potem **beczkę machnął także samolot,** jakby zazdroszcząc sukcesu koledze — szybowcowi. Już odlecieli, już ich nie widać, ale potężne wrażenie zostaje.

*

Potem?

Potem, Koledzy, był **Wojnar na „Jastrzębiu".** Słychać było ostry świst powietrza, a widać: wspaniałe, nieporównane w swej precyzji, pewności wykonania i brawurze pętle, pętle odwrócone, przewroty, zawroty, korkociągi... i sam Wojnar chyba wie co jeszcze, bo ja nie zdążyłem zanotować, patrząc jak urzeczony na drapieżny kształt „Jastrzębia" wyprawiającego na niebie w biały dzień „historie z tysiąca i jednej nocy", lub „nie z tej ziemi", jak z podziwem i dumą powiedział mój sąsiad na trawie. „Tak, to pilot najwyższej klasy" — westchnął ktoś za mną.

Potem były znów **akrobacje — trzech „Jastrzębi". Makula, Witek i Skrzydlewski pokazali,** że są pilotami na miarę nieprzeciętną. Po nich całe lotnisko podziwiało **„taniec Much"** (tak określiła niezwykle **piękne ewolucje 10-ciu „Much" pewna młoda wrocławianka),** które z wielką wprawą wylądowały w szeregu przed trybuną, wykonawszy przedtem w powietrzu długi szereg figur zespołowej akrobacji.

Na koniec części cywilnej **nadleciał** blisko przed trybunę — **śmigłowiec, pi-**

**lotowany przez Wiktora Pełkę.** Obracający się wirnik maszyny powodował charakterystyczny dźwięk, podobny do...

„...Maniuś, to warczy jak... sieczkarnia!“ — (o, tak właśnie określił dźwięki wydawane przez SP-GIL maleńki chłopczyna, delegat z Gdańska na Zlot. „Ale ładny, prawda? I jaki to sprawny, lata jak chce — w górę, na dół, w przód i tył...“).

Śmigłowiec właśnie z wdziękiem przymierzał się do wylądowania na określony punkt.

*

Ledwo odleciał z charakterystycznym terkotem śmigłowiec SP-GIL, a już **na** zachmurzonym **niebie pojawia się** nasz stary znajomy — „**Junak**“, który daje pokaz indywidualnego pilotażu. Lata doskonale. Wojskowa część pokazów zapowiada się ciekawie, pomimo fatalnej pogody, która tym razem „psuje humor“ nie tylko lotnikom, ale i wszystkim zgromadzonym.

**Zespołowa akrobacja na trzech „Junakach“ i grupowy pilotaż trzech „Jak-18“** budzi również uznanie zebranych. Mimo, że — to brzmi przedziwnie, ale tak było naprawdę! — wojskowi latają na razie wolniej niż np. Wojnar na „Jastrzębiu“ — ale widać pilotaż wysokiej klasy — lot jest śmiały, figury akrobacji — wykonane precyzyjnie, głębokie skręty, przewroty i beczki „w sznurku“ budzą podziw.

**Nowością** w tegorocznych pokazach **jest indywidualny pilotaż „Jaka-11“**, prowadzonego przez **ppor. Usiatyckiego.** Maszyna tnie niebo zawrotnymi spiralami i beczkami, spada w dół stromo, jak jastrząb i wznosi się niemal pionowo, przebijając warstwy chmur.

Prawdziwy jednak „koncert“ lotniczy zaczął się dopiero z chwilą, kiedy nad trybunami przeleciały **dwa klucze odrzutowców,** wlokących za sobą niezdarną, powolną falę dźwięku. Klucze idą wyrównane w „V“ jak pod przysłowiowy ogrodniczy sznurek. Aż dziw, jak wolno porusza się dźwięk! W ślad **za nimi wpada pojedyńczy odrzutowiec pilotowany przez pplka Anochina.** Towarzyszy mu gromki okrzyk podziwu i emocji. Chłopcy z Nowej Huty i dziewczęta spod Jasła, robotnicy ze stoczni i studenci z Krakowa — wodzą oczami za srebrnoskrzydłym samolotem uwijającym się po bezkresnym niebie i myślą, że dobrze być obywatelem kraju, mającego tak silne i sprawne lotnictwo.



**Oto trzy „Zliny“, które za moment rozpoczną akrobację plecową. Pokaz ten wywołał prawdziwy entuzjazm wśród tysięcy widzów.**

Że dobrze być lotnikiem. Wielu z nich pójdzie do wojskowych szkół na apel ZG ZMP.

Tymczasem **od wschodu pojawiają się trzy odrzutowce.** Lecą bezgłośnie na niewielkiej wysokości, tnąc powietrze prędzej niż najszybsza strzała. I nagle — okrzyk znów zrywa się z trybun — maszyny równo, jak jedna, robią wspaniałą, pionową świecę. Lecą tak sekundę, dwie, trzy, cztery...

— Ależ oni muszą mieć zdrowie — szepcze ktoś zaznajomiony widocznie z mechaniką lotu — jakież tam działają przyśpieszenia...

Widzimy jednak, że dzielni piloci drwią sobie z przyśpieszeń, bo oto zrobili wspaniałą beczkę i spadają wszyscy w dół z szybkością... co najmniej pół kilometra na sekundę. Dźwięk błąka się gdzieś pod pułapem i, mówiąc po lotniczemu, „stracił orientację“ — w żaden sposób nie może dogonić swoich maszyn.

**Jeszcze większą szybkość,** oszałamiającą po prostu, **rozwijają dwa klucze najnowocześniejszych odrzutowców przelatujących nad trybunami.** Obserwatorom aż dech zapiera z wrażenia. Trudno się dziwić, skoro w ciągu paru sekund srebrzysty punkcik wdziera się na wysokość paru kilometrów, kręci tam niewiarygodne akrobacje i spada z powrotem przed trybuny, uciekając ciągle przed goniącym go, rozwścieczonym wyciem silnika. Operatorzy filmowi nadaremnie zwijają się i kręcą kamerami w pogoni za samolotem.

Najwyższa jakość radzieckiego sprzętu i najwyższy poziom wyszkolenia naszych pilotów pokazali **dwaj oficerowie Tanana i mjr Wiącek w zespołowej akrobacji** tego samego typu **myśliwców odrzutowych.** Trudno wprost uwierzyć, aby maszyny o takiej zwrotności, szybkości horyzontalnej i szybkości wznoszenia mogły latać jak związane niewidoczną nicią — równo, jednakowo i precyzyjnie. Ba, mało latać, ale kręcić najwspanialsze akrobacje! Zespołowa, nienagannie poprawna pętla **trójki ultraszybkich odrzutowców** na wysokości 6 000 m — to chyba szczyt techniki pilota.

— Serce rośnie — mówi któryś z delegatów zlotowych — kiedy się widzi, że mamy takich pilotów!

Nie tylko pilotów. Oto nadlatuje Po-2 i po chwili od skrzydła odrywa się czarny punkcik. Spada. Sekundę, dwie... Po trybunach przebiega okrzyk zgrozy. Ale już nad punkcikiem wykwita biała czasza. Jest!

Wszystkie **skoki z opóźnieniem** budzą ogromny zachwyt. Jeden ze skoczków odrywa się w pewnej chwili od spadochronu i dopiero po kilku sekundach otwiera drugi spadochron.

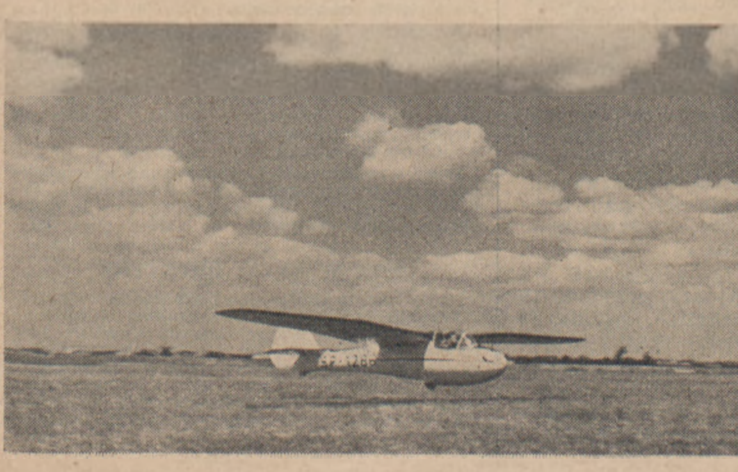
Wreszcie — **na zakończenie pokazów — masowy desant.** Nad trybuny nadlatują dwójkami ciężkie Li-2. Wysypują się z nich dziesiątki punkcików, nad którymi rozwijają się różnokolorowe spadochrony. Nieporównany to widok, kiedy na tle chmur troją się w oczach bajecznie barwne plamy.

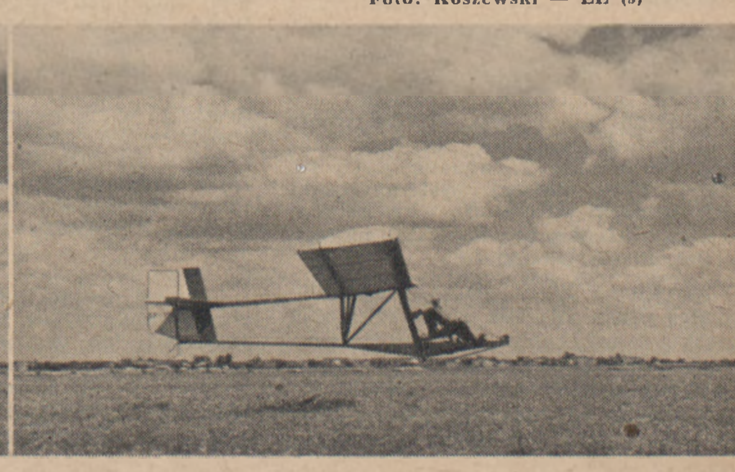
Ze śpiewem wracają chłopcy i dziewczęta z lotniska okęckiego. Z dumą i radością myślą o naszym lotnictwie, dzielnie i czujnie strzegącym nieba naszej Ludowej Ojczyzny przed zachłanną łapą imperialistycznego najeźdźcy.

**(z) i (wig)**

**Pilot Jerzy Wojnar na szybowcu akrobacyjnym „Jastrząb“ dał istny koncert pilotażu, pokazując wspaniale wykonane figury akrobacji i mistrzowskie lądowanie przed trybuną. Z prawej: Franuś Kępka na chwilę przed lądowaniem.**

**Foto: Koszewski — LL (5)**





# KIELECKI OKRĘG LIGI LOTNICZEJ MA POWAŻNE OSIĄGNIĘCIA

W piękne, upalne przedpołudnie pierwszej niedzieli lipca br., zwykle spokojna i cicha ulica Staszica w Kielcach była dziwnie ożywiona. Przed budynkiem Nr 14 — siedzibą ZOLL — zebrali się delegaci na III Walny Zjazd Okręgu Ligi Lotniczej, skąd kilka minut przed dziesiątą samochód ciężarowy przewiózł ich na miejsce obrad, które odbyły się w sali związku zawodowego „Budowlanych". Na sali obok dekoracji lotniczych, świadczących o jej chwilowym przeznaczeniu, pozostawiono (być może mimo woli) stałe elementy dekoracyjne i gazetki ścienne „Budowlanych". Ale nie stanowiło to dysonansu — wprost przeciwnie, nasuwało myśl, że nasze Ludowe Lotnictwo jest ściśle zespolone z klasą robotniczą.

W Prezydium Zjazdu, obok przewodniczącego tow. Olszewskiego, przedstawiciela ZGLL, zasiedli aktywiści Ligi Lotniczej okręgu kieleckiego. Widzimy wśród nich kol. Kija, przodownika pracy Kieleckich Zakładów Wyrobów Metalowych — pilota silnikowego Kieleckiego ALL, kol. Nazarkiewicz — wiceprzewodniczącą przodującego koła LL przy Szkole Pielęgniarek i innych.

Po referacie polityczno-lotniczym i sprawozdaniach Zarządu oraz Komisji Rewizyjnej odbyła się dyskusja, w czasie której wielokrotnie udzielano głosu przybywającym delegatom pilotów, modelarzy i kół w celu składania meldunków o podjętych zobowiązaniach z okazji Zjazdu i o przebiegu realizacji zobowiązań zlotowych.

Trzeba przyznać, że **aktyw LL w Kielcach potrafi powiązać swoją pracę lotniczą z działalnością społeczno-polityczną.** Świadczą o tym nie tylko liczne zobowiązania, ale i fakt, że spośród kieleckich pilotów i aktywistów LL 16 zostało wybranych na Zlot.

Nie można również pominąć milczeniem tego, że **Kielce posiadają poważne osiągnięcia wyszkoleniowe.** Nie jest to przypadkowe, gdyż ZOLL dba o sprawy wyszkolenia. **Wiceprezes tow. Abramowski** często jest na lotnisku i **nie ogranicza swych zainteresowań do spraw organizacyjno - administracyjnych, ale zwraca baczną uwagę na ukształtowanie polityki wyszkoleniowej.** Wynikiem troski o sprawy wyszkoleniowe jest organizowanie obozów letnich dla pilotów, które dają możność intensywnego treningu pilotom mieszkającym daleko od lotniska.

Innym pozytywnym przejawem słusznej polityki wyszkoleniowej jest równomierne przygotowanie pilotów. Kielecki ALL posiada wprawdzie kilku wybitniejszych pilotów jak np. Sławomir Cetner i inni, ale tuż za nimi idzie liczna grupa dobrze zapowiadających się pilotów. **Przy dalszej systematycznej pracy Kielecki ALL może wkrótce zrobić niespodziankę, wyprzedzając najlepsze dotychczas Okręgi LL.**

Kieleckiemu ZOLL pomaga w pracy również prasa lotnicza. Na przykład w związku z artykułem zamieszczonym w „Skrzydlatej" — „O osiągnięciach Poznańskiego ZOLL" zwołano naradę roboczą w celu przeanalizowania doświadczeń tego okręgu. Uczestnicy narady nie zgadzali się z niektórymi tezami artykułu, niemniej jednak dopomógł on im w dokonaniu oceny własnych osiągnięć i błędów oraz wyciągnięcia właściwych wniosków, które zostały wcielone w czyn i zadecydowały o zmianie stylu pracy niektórych pracowników.

Również i modelarstwo lotnicze dobrze rozwija się w kieleckim Okręgu. Dowodem tego są wyniki osiągnięte w zawodach eliminacyjnych. Najlepsze wyniki nie należą wyłącznie do modelarzy z Kielc. Są one również udziałem modelarzy z dalszych powiatów, co jest wyrazem masowości szkolenia i zerwaniem z faworyzowaniem modelarzy z miast wojewódzkich.

Wróćmy jeszcze jednak na salę obrad, gdyż warto nie tylko posłuchać co mówią delegaci, ale i zobaczyć kto mówi. W dyskusji przebija głęboka troska o dobro organizacji.

**Kol.. Jurys**, aktywista ZMP — sekretarz Oddziału LL w Ostrowcu, mówi że **nie można oglądać się wyłącznie na pomoc wyższych instancji, ale koła i oddziały winny przede wszystkim własnymi siłami pokonywać trudności.**

**Tow. Kućma** — robotnik z Kieleckich Zakładów Wyrobów Metalowych podzielił się doświadczeniami swego koła, które **werbunek nowych członków przeprowadza wśród młodzieży na bazie szerokiej akcji uświadamiającej, nie ograniczając się do zapisywania ich jedynie po to, aby później automatycznie potrącać składki przy wypłacie poborów.**

Dużo słusznej krytyki i cennych uwag dało zebranym wystąpienie **tow. Stachuli** z Ostrowca. Słowa jego krytyki dosięgły również członków honorowego Zarządu Okręgu LL, którzy odwiedzając Ostrowiec, mimo obietnic, nie zaglądają do Oddziału LL. Mówca ten również podkreślił **korzyści jakie osiąga się z zakładania kół prelegentów, co w dużym stopniu pomaga w pracy kół i podniesieniu poziomu szkolenia fachowego.** W tym celu apelował o nawiązanie ścisłej współpracy z jednostkami wojsk lotniczych.

**Kol. Jankowski** z Radomia poruszył sprawę zwiększenia opieki pilotów nad kołami LL, twierdząc, że **udział pilotów w pracy kół podnosi jej atrakcyjność.**

Są to najbardziej charakterystyczne wypowiedzi delegatów i głównie wokół tych zagadnień toczyła się dyskusja. Warto zwrócić uwagę, że dyskusja na Zjeździe Kieleckim nie posiadała cech czczego gadulstwa i można było się z niej wiele nauczyć i dowiedzieć. Podkreślił to w swym przemówieniu przedstawiciel ZW ZMP tow. Włosowicz, który stwierdził, że bliższe zapoznanie się z zagadnieniami LL umożliwi mu systematyczne stawianie ich na Prezydium ZW ZMP.

*

Ci sami delegaci, którzy przed 10-tą zbierali się przy ul. Staszica, o godz. 18 rozjechali się w różne zakątki województwa kieleckiego, by doświadczenia zdobyte na Zjeździe przekazać członkom kół i modelarni na swoim terenie.

**HENRYK DRENKOWSKI**

# Z LOTU PTAKA

## SKRZYDŁA POLSKI LUDOWEJ

Pod powyższym tytułem ukazał się w Trybunie Ludu z dnia 19 lipca br. obszerny artykuł dowódcy Wojsk Lotniczych, generała broni Jana Turkiela.

Artykuł nawiązując do historycznych dni formowania w ZSRR pierwszych polskich jednostek lotniczych, obrazuje patriotyzm, ofiarny wysiłek i świadomość polityczną kadr lotnictwa polskiego, braterską pomoc ZSRR w wyszkoleniu polskich lotników i rozbudowie Polskiej Armii Lotniczej, rysuje chlubny szlak bojowy Lotnictwa Polskiego na tle trzech podstawowych kampanii: wyzwolenia Warszawy, kampanii pomorskiej i bitwy o Berlin oraz podkreśla nieustanny wzrost sił naszego lotnictwa w dobie obecnej. (z)

## FOTOGAZETKA LL NA ZLOT

Z okazji Zlotu Młodych Przodowników— Budowniczych Polski Ludowej Zarząd Główny LL wydał nową fotogazetkę.

Fotogazetka, starannie opracowana pod względem graficznym (dwubarwna rotograwiura), ukazuje przodujących ludzi we wszystkich dziedzinach naszego lotnictwa sportowego oraz przedstawia fragmenty z życia naszego modelarstwa, szybownictwa, spadochroniarstwa i lotnictwa silnikowego.

Więcej uwagi należałoby zwrócić natomiast na podpisy pod zdjęciami, bowiem treść ich nie wszędzie odpowiada treści zdjęć. (zw)

## UROCZYSTA AKADEMIA PLL „ŁOT" I ZARZĄDU LOTNICTWA CYWILNEGO

W związku z 8 rocznicą ogłoszenia Manifestu PKWN setki pilotów, mechaników, radiotelegrafistów, inżynierów, techników, pracowników umysłowych z PLL „Lot" i Zarządu Lotnictwa Cywilnego wzięły udział w uroczystej akademii, na którą przybyła również delegacja chłopów ze spółdzielni produkcyjnej w Kozietułach w pow. grójeckim.

W prezydium akademii zasiedli najlepsi i najofiarniejsi pracownicy „Lotu": mechanicy-lotniczy — Henryk Straszyński i Roman Ejsmont oraz najaktywniejsi spółdzielcy — Zygmunt Bożyk i Helena Woźniak.

Osiągnięcia pracowników PLL „Lot" podsumował w swym referacie dyrektor naczelny Sergiusz Minorski, który podkreślił, że sukcesy polskiego lotnictwa cywilnego stały się możliwe dzięki braterskiej pomocy ZSRR i czerpaniu przykładów z jego bogatych doświadczeń. (w)

## NOWE MATERIAŁY DLA KURSÓW WSTĘPNYCH WIADOMOŚCI LOTNICZYCH

Staraniem Ligi Lotniczej wydane zostały ostatnio dwie broszurki, przeznaczone dla członków kół LL, uczących się na Kursach Wstępnych Wiadomości Lotniczych (KWWL). Pierwsza z nich nosi tytuł: „Droga do lotnictwa", druga — „Lotnictwo w służbie gospodarki narodowej".

Broszurka pierwsza informuje w formie opowiadania o tym, co należy uczynić aby zostać pilotem. Druga broszurka obrazuje ważną rolę jaką lotnictwo Polski Ludowej spełnia w służbie narodu — w komunikacji powietrznej, opylaniu lasów, walce ze stonką, rozsiewaniu nawozów sztucznych, w służbie sanitarnej.

Powyższe broszurki, stanowiące niewątpliwie pożyteczny materiał szkoleniowy, zyskałyby jeszcze więcej przez staranniejsze opracowanie graficzne. (j)

## NOT W AKCJI ODCZYTÓW

Naczelna Organizacja Techniczna Stowarzyszenie Inżynierów, Techników i Mechaników Polskich zorganizowała odczyt inż. Krajewskiego pt. „Przepływ wymuszony przez kanały wirników turbin osiowych", który odbył się w dniu 18 lipca br. w lokalu Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie.

(s)

# CZWORO SPOŚRÓD 200 TYSIĘCY

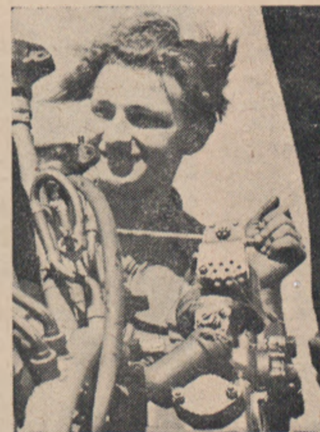
## DELEGACI PLL „LOT" NA ZLOCIE



Henryk Bogdanowicz, mechanik pokładowy PLL „Lot".



Gabriela Ochmańska, tokarz precyzyjny warsztatów naprawczych.



Henryk Michalak, mechanik silnikowy, 200% normy.



Modest Mączyński, elektromonter samochodowy, norma 128%. Foto: A. Mańkowski (4)

## NOWY MISTRZ SPORTU SPADOCHRONOWEGO

Zarządzeniem przewodniczącego GKKF nr 22 z dnia 15 lipca br. nadany został tytuł Mistrza Sportu Spadochronowego skoczkowi Witoldowi Traczowi z Aeroklubu Warszawskiego.

Witold Tracz ma w tej chwili 23 lata, należy do ZMP i pracuje jako instruktor spadochronowy w Aeroklubie Warszawskim. W roku 1944 wstąpił ochotniczo do Odrodzonego Wojska Polskiego, gdzie ukończył Techniczną Szkołę Lotniczą i pełnił służbę mechanika lotniczego. W roku 1948 zapisał się ochotniczo na kurs spadochronowy, który ukończył z wynikiem bardzo dobrym. Od tej chwili Witold Tracz systematycznie uprawia skoki spadochronowe, doskonali swe umiejętności i wkrótce zdobywa uprawnienia instruktora spadochronowego. Kwalifikacje swe wykorzystuje na szkolenie w ramach pracy społecznej swych młodszych kolegów z Aeroklubu Warszawskiego.

Bezpośrednio po ukończeniu służby wojskowej Tracz rozpoczyna w marcu br. pracę w Lidze Lotniczej w swym umiłowanym zawodzie instruktora spadochronowego. Szkoląc innych nie zaniedbuje również stałego podwyższania swoich kwalifikacji.

Witold Tracz ma już na swym koncie przeszło 100 skoków — brał wielokrotnie udział w pokazach spadochronowych zarówno lotnictwa wojskowego jak i sportowego, a między innymi uczestniczył też w pokazach spadochronowych zorganizowanych w Warszawie w dniu otwarcia Zlotu Młodych Przodowników — Budowniczych Polski Ludowej.

ter.

### SAMOLOTY LL NISZCZĄ STONKĘ W WOJ. SZCZECIŃSKIM

Olbrzymiej pomocy w walce z szkodnikiem pól — stonką ziemniaczaną udzieliły już PGR i spółdzielniom produkcyjnym samoloty sportowe Ligi Lotniczej, biorąc udział w akcji opylania, zorganizowanej przez ZLC.

Od 24 czerwca do 7 lipca samoloty opyliły ponad 2.200 ha pól ziemniaczanych, rozpylając około 70 ton owadobójczego proszku „Gezarol", który nie wyrządza żadnej szkody roślinom, a skutecznie niszczy zarówno chrząszcze jak i larwy stonki.

W ostatnim czasie samoloty LL opyliły około 1.800 ha pól ziemniaczanych w powiatach stargardzkim, choszczeńskim i północnej części powiatu pyrzyckiego.

(s)

## NAGRODY PAŃSTWOWE DLA NAUKOWCÓW I KONSTRUKTORÓW LOTNICZYCH

Prezydium Rządu na posiedzeniu w dnu 17 lipca br. na wniosek Komitetu Nagród Państwowych, dając wyraz szczególnej opieki państwa nad rozwojem nauki, postępu technicznego, literatury i sztuki, w trosce o wszechstronny rozwój kultury narodowej w Polsce Ludowej — przyznało nagrody za osiągnięcia w dziedzinie nauki, postępu technicznego, literatury i sztuki za rok 1952. Wśród laureatów nagród państwowych znaleźli się również polscy naukowcy i konstruktorzy lotniczy.

**W DZIALE NAUKI, w sekcji nauki technicznych** nagrodę III stopnia otrzymał **prof. dr inż. Jarosław Naleszkiewicz** — za osiągnięcia w badaniach nad wytrzymałością konstrukcji drewnianych. (Prof. Naleszkiewicz jest autorem skryptu pt. „Wytrzymałość konstrukcji lotniczych").

**W DZIALE POSTĘPU TECHNICZNEGO, w sekcji przemysłu ciężkiego** nagrodę II stopnia otrzymał **inż. Tadeusz Sołtyk** — za konstrukcję samolotu szkolno-treningowego „Zuch-2".

**W sekcji transportu** nagrodę zespołową III stopnia otrzymali: **mgr inż. Władysław Nowakowski, inż. Józef Niespał, mgr inż. Tadeusz Kostia, mgr inż. Justyn Sandauer, mgr inż. Irena Kaniewska** — za opracowanie konstrukcji szybowców „Mucha", „Jastrząb", „Nietoperz", „Sęp", „Kaczka" i „Jaskółka".

**W sekcji rolniczo-leśnej** nagrodę zespołową III stopnia otrzymali: **prof. dr Marian Nunberg, dr inż. Witold Koehler, mgr inż. Hieronim Sikorski, dr. inż. Aleksander Haber, Henryk Fajge — mechanik** — za wprowadzenie w Polsce chemicznego zwalczania szkodników leśnych z samolotów.

**(k)**

## POLSKA ZAJMUJE III MIEJSCE W TABELI MIĘDZYNARODOWYCH REKORDÓW SZYBOWCOWYCH

Międzynarodowa Federacja Lotnicza FAI zawiadomiła Aeroklub RP o zatwierdzeniu dwóch kobiecych rekordów międzynarodowych w kategorii szybowców dwumiejscowych (D-2).

Pierwszym z nich jest **przelot docelowo powrotny długości 164,6 km wykonany w dniu 5 czerwca 1952 r. na szybowcu „Żuraw" przez pil. Wandę Szemplińską z pasażerem Alicją Kucharską na trasie Warszawa — Siedlce — Warszawa.**

Drugim jest **rekord szybkości (57,833 km/godz.) ustanowiony w dniu 17 czerwca 1952 roku przez Wandę Szemplińską wraz z pasażerem Ryszardą Rozum w przelocie po trójkącie 100 km na trasie Warszawa — Tłuszcz — Kołbiel — Warszawa, na szybowcu „Żuraw".**

Po zatwierdzeniu tych rekordów **Polska zajmuje pod względem ilości w tabeli międzynarodowych rekordów szybowcowych 3 miejsce** po Francji (9 rekordów), ZSRR (8 rekordów), a przed USA (4 rekordy) i Szwecją (1 rekord).

**Do Polski należy w tej chwili 6 międzynarodowych rekordów szybowcowych,** w tym w kategorii szybowców jednomiejscowych: rekord w przelocie docelowo-powrotnym 248,4 km ustanowiony przez pilotkę Lucynę Wlazło, rekord szybkości po trójkącie 100 km ustanowiony przez pilotkę Irenę Kempównę, a w kategorii szybowców dwumiejscowych: rekord w przelocie docelowym 511,5 km ustanowiony przez pilota Pawlikiewicza z pasażerem Pakielewiczem, rekord przewyższenia 8 162 m ustanowiony przez pilota Brzuskę z pasażerem Parczewskim oraz dwa wyżej wymienione rekordy Szemplińskiej. (r)

## LISIE KĄTY ZDAJĄ EGZAMIN

Wyczynowa Szkoła Szybowcowa w Lisich Kątach jest ośrodkiem, który ma na celu umożliwienie zdobycia pełnych kwalifikacji wyczynowych pilotom ze wszystkich Aeroklubów, OT i SOT Ligi Lotniczej. Jest to pierwsza u nas tego rodzaju szkoła w terenie płaskim, położona niezwykle korzystnie pod względem startu do przelotów 300-km oraz 500 km.

Czołówka naszych szybowników z zadowoleniem przyjęła fakt otwarcia ośrodka i już w pierwszych dwóch turnusach podjęto kilka prób wykonania przelotów 500 km na dystansie Lisie Kąty — Lesko, niestety nie uwieńczonych pełnym sukcesem. Zdobyto natomiast kilka diamentów w przelotach docelowych 300 km oraz uzyskano kilkanaście warunków do złotej i srebrnej odznaki szybowcowej. Wielu pilotów uzupełniło swoje kwalifikacje uprawnieniami do wykonywania akrobacji szybowcowej, lotów bez widoczności ziemi i innych.

Wysoko postawiona dyscyplina lotnicza, sprawna organizacja startu i dostateczna ilość sprzętu szybowcowego zapewniłyby jeszcze większe osiągnięcia, jednak Szkoła w Lisich Kątach ma również swoje bolączki. Najgłówniejszą z nich jest brak CSS-a do ściągania szybowców z przelotów, w czasie kiedy Po-2 zajęty jest holowaniem na lotnisku. Co prawda wszystkie kluby i ośrodki przychodzą Szkole z pomocą w miarę ich możliwości, jednak jest to pomoc zazwyczaj spóźniona, tak, że ściąganie trwa kilka, a nieraz więcej dni, a tymczasem mógłby paść następny diament, czy warunek do złotej odznaki.

Kluby powinny się starać, aby delegowani przez nie piloci posiadali już kurs lotów wleczonych za samolotem oraz w miarę istniejących możliwości loty szkolne pełnej akrobacji na samolocie „Zlin". Z braku ostatnich większość szybowników kończy turnusy nie uzyskawszy uprawnienia do pełnej akrobacji szybowcowej, a szybowce akrobacyjne też trzeba eksploatować.

Wyczynowa Szkoła Szybowcowa w Lisich Kątach coraz częściej daje znać o sobie nowymi wyczynami i rolę swą w bieżącym roku niewątpliwie spełni. Trzeba jej tylko pomóc, aby w pracy swojej nie napotykała na powyższe trudności.

**LUDWIK MISIEK**

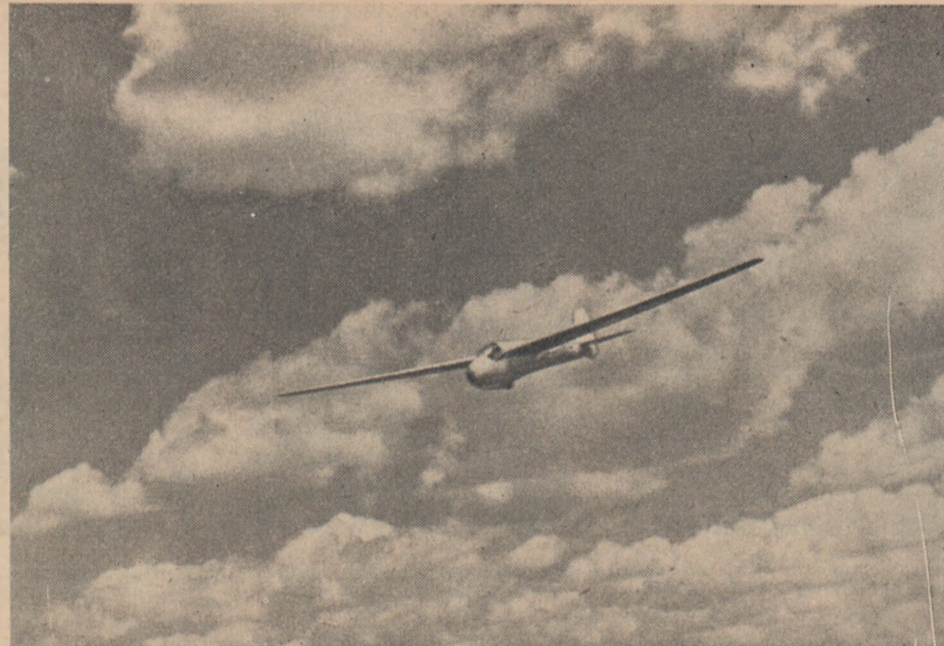
---

## NOWY REKORD RADZIECKICH SPADOCHRONIARZY

Komisja Sportowa Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa zatwierdziła ostatnio nowy wszechzwiązkowy rekord w skoku ze spadochronem na dokładność lądowania, ustanowiony przez zasłużonych mistrzów sportu Romaniuka i Gładkowa oraz mistrza sportu Jukowa. Spadochroniarze ci, skacząc z wysokości 600 metrów wylądowali w średniej odległości 30,99 metra od wyznaczonego punktu.

Nowy grupowy rekord spadochroniarzy radzieckich potwierdza raz jeszcze ich wysoką klasę.

**(klim)**



## NECHAY – 320 KM; KIRAKOWSKI – 455 KM; BITNER – 499 KM

Wyczynowa Szkoła Szybowcowa w Lisich Kątach dała w dniach 7 i 8 lipca br. dwa nowe rekordy naszemu szybownictwu.

**Pierwszym jest kobiecy rekord w odległości przelotu docelowego, uzyskany na szybowcu „Mucha" przez pilotkę Aeroklubu Krakowskiego — Ewę Nechay, wynikiem 320 km, na trasie Lisie Kąty—Mirosławice pod Wrocławiem.** Wyczynem tym pilotka Nechay odebrała rekord swej koleżance klubowej—Wandzie Zajączkowskiej, która podczas niedawnych Krajowych Zawodów Szybowcowych uzyskała wynik 305 km.

**Drugi rekord krajowy ustanowił również w przelocie docelowym pilot Zbigniew Kirakowski z Aeroklubu Śląskiego, który na szybowcu „Sęp" przeleciał z Lisich Kątów do Nowego Targu, pokonując odległość 455 km.** Wynik ten jest lepszy od 42 km od poprzedniego rekordu, należącego od trzech lat do Jerzego Adamka z Aeroklubu Pomorskiego i wynoszącego 413 km.

Oba rekordy zostały zgłoszone do zatwierdzenia przez Komisję Sportową ARP.

Oprócz tych rekordów w ośrodku wyczynowym Lisie Kąty uzyskano w ostatnim czasie szereg innych ciekawych wyczynów, w czym **16 przelotów ponad 300 km, 14 warunków do Złotej Odznaki i 9 diamentów**, a pilot **Ryszard Bitner** z Warszawskiego ALL wykonał ponadto piękny przelot długości **499 km**, w którym zaledwie 1 km dzielił go od zdobycia trzeciego diamentu do swej Złotej Odznaki.

Obszerny artykuł na temat doskonałych osiągnięć Szkoły Wyczynowej Lisie Kąty zamieścimy w jednym z następnych numerów SiM-u.

## DWA DOCELE PO 508 KM – NA CZEŚĆ ZLOTU

W sobotę dnia 19 lipca — w przeddzień otwarcia warszawskiego Zlotu Młodych Przodowników — Budowniczych Polski Ludowej — **dwaj piloci Aeroklubu Ostrowskiego LL wykonali dla uczczenia Zlotu piękne przeloty docelowe długości 508 km.**

**Pilotami tymi są zetempowcy: Roman Zydorczak, który leciał na szybowcu „Mucha" SP-1200 i Stanisław Cnotliwy, który leciał na szybowcu „Mucha" SP-1201.**

Przelot odbył się na trasie Leszno — Tomaszów Lubelski, przy czym piloci wystartowali około godz. 9 z Ostrowia, dolecieli na holu za jednym samolotem „CSS-13" do Leszna i stamtąd, po odmeldowaniu się około godz. 10 w locie wolnym, wykonali zespołowy przelot do Tomaszowa Lubelskiego.

**Przelotem tym obaj szybownicy zdobyli pierwsze diamenty do swych Złotych Odznak Szybowcowych, a równocześnie poprawili ustanowiony niedawno przez Zbigniewa Kirakowskiego krajowy rekord w odległości przelotu docelowego, który wynosił 455 km.**

**Zdobyte przez nich diamenty są pierwszymi uzyskanymi u nas po wojnie za przelot ponad 500 km. Wartość ich podnosi jeszcze fakt, że był to przelot docelowy.**

**(ter)**

# PIERWSZY UCZEŃ MIKOŁAJA ŻUKOWSKIEGO

Przez przeszło dwa dziesiątki lat drzwi Centralnego Instytutu Hydro-Aerodynamicznego im. M. Żukowskiego otwierał niezależnie od pory roku i pogody stale o tej samej godzinie niski, silnie zbudowany mężczyzna. W zimie przychodził on w wysokich kaloszach, jakich nikt już wówczas nie nosił — latem w słomkowym kapeluszu o szerokim rondzie, które ocieniało twarz mocną, o grubo rzeźbionych, zdecydowanych rysach. Z biegiem lat szpakowate włosy mężczyzny zupełnie zbielały, głowa schowała się nisko między ramionami, chód stał się ociężały. Nie zmieniła się jedynie regularność, z jaką stary człowiek zasiadał do codziennej pracy w pokoju, na którego drzwiach była przybita mała tabliczka z napisem:

KIEROWNIK DOŚWIADCZALNEGO LABORATORIUM AERODYNAMICZNEGO DR SERGIUSZ CZAPŁYGIN

Czapłygin był najstarszym i zarazem najbardziej utalentowanym uczniem „ojca lotnictwa radzieckiego" — prof. Mikołaja Żukowskiego. Już jako początkujący słuchacz uniwersytetu został on porwany wiedzą i osobistym urokiem profesora. Między Żukowskim, a młodziutkim studentem szybko nawiązała się współpraca naukowa — Czapłygin należał bowiem do tej grupki młodzieży, która regularnie odwiedzała mieszkanko profesora, aby tam poznawać nową dziedzinę wiedzy — aerodynamikę.

Aby zrozumieć niezwykły rodzaj umysłowości Czapłygina warto, choć pokrótce, poznać dzieje jego pracy doktorskiej. W swej rozprawie napisanej w roku 1901 przyszły wielki uczony podał genialnie proste obliczenie oporów, jakie napotyka samolot poruszający się z szybkością dźwięku. Czapłygin dowiódł, w jaki sposób na skrzydłach maszyny lecącej z tak wielką szybkością opływ strug powietrza następować będzie w zupełnie inny sposób, niż przy szybkościach mniejszych. Trzeba pamiętać, że praca Czapłygina była napisana przed z górą pół wiekiem, w okresie kiedy pionierzy lotnictwa wykonywali zaledwie niezdarne skoki na szybowcach, myśląc więcej o jak najdłuższym utrzymaniu się w powietrzu i o szczęśliwym wylądowaniu, niż o osiąganiu zawrotnych szybkości lotu.

Czapłyginowi przyznano wprawdzie tytuł naukowy, ale jego teoria, obleczona w ścisłe wzory matematyczne, tak znacznie wybiegała w przyszłość, że członek komisji egzaminacyjnej, znany uczony Timiriazjew, ściskając dłoń nowego doktora, powiedział: „Badania pańskie są tak odległe od stanu obecnej techniki, że otwarcie się przyznam, iż nie zrozumiałem wszystkich szczegółów. Wyraźnie jednak odczuwam, że praca ta stanowić będzie niebawem trwały, wyjątkowo głęboki wkład do skarbca wiedzy." Przeczucie nie zawiodło Timiriazjewa. Po czterdziestu latach teoria Czapłygina, uważana początkowo za zupełnie abstrakcyjną, stała się niezbędną pomocą przy budowie ultraszybkich samolotów.

Po ukończeniu studiów nastąpił okres zupełnie już ścisłej pracy z Żukowskim, okres który trwał długie lata i należał do najpłodniejszych w życiu obu uczonych.

Czapłygina różniło od Żukowskiego nie tylko dwadzieścia parę lat życia, nie tylko odmienność charakteru, ale — co najważniejsze — zupełnie inne metody pracy naukowej. Czapłygin z typu myślenia był analitykiem, klasycznym typem matematyka obdarzonego olbrzymią pamięcią i intuicją. Właściwym jego żywiołem był matematyczny świat oderwanych pojęć — dokonywanie doświadczeń i wyprowadzanie z nich praktycznych wniosków pozostawiał swemu dawnemu profesorowi.

Syntetyczny umysł Żukowskiego z zadziwiającą łatwością prawidłowo wiązał poszczególne wnioski wyprowadzone przez swego dawnego ucznia. Okazywało się niezmiennie, że rozważania matematyczne Czapłygina dadzą się z powodzeniem zastosować w praktyce.

Pomimo tych różnic w metodach pracy — a może właśnie dzięki nim — obaj uczeni uzupełniali się znakomicie. Klasycznym tego przykładem było wspólne obliczenie sił działających na skrzydła samolotu. W r. 1909 prof. Żukowski wyjaśnił, jak powstaje siła nośna na skrzydłach i wyprowadził wzór pozwalający obliczać wielkość tej siły. W skład wzoru wchodził jednak element matematycznie nie ustalony — mianowicie przyspieszenie strug powietrza na górnej powierzchni płata. Żukowski przewidywał, że określenie tego elementu nastąpi dopiero po trudnych, wielokrotnie powtarzanych doświadczeniach. Teraz w pełni ujawniła się wartość pomocy Czapłygina. Obliczył on, stosując matematyczną metodę analizy, wielkość „przyśpieszeń opływu" powietrza na skrzydle — wielkość niezbędną przy stosowaniu w praktyce słynnego wzoru Żukowskiego. W wyniku współpracy obu uczonych powstała ścisła metoda określania siły nośnej skrzydła. Z metody tej korzystają konstruktorzy do dnia dzisiejszego.

Po śmierci Żukowskiego na barki 52-letniego Czapłygina spada zaszczytne ale zarazem i niezmiernie odpowiedzialne zadanie — zostaje on kierownikiem największego w świecie ośrodka twórczej pracy nad opanowaniem oceanu powietrznego — kierownikiem Centralnego Instytutu Hydro-Aerodynamicznego, znanego w skrócie jako



*Sergiusz Czapłygin*

CAGI (skrót powstały ze zgrupowania pierwszych liter nazwy instytutu).

Po zakończeniu okresu organizowania instytutu Czapłygin usunął się od kierownictwa i cały swój czas poświęcił pracy w laboratorium aerodynamicznym. W tym czasie powstała praca mająca ogromne znaczenie dla rozwoju nowoczesnych samolotów: „Schematyczna Teoria Skrzydła Dzielonego".

Skrzydła samolotów w pierwszym ćwierćwieczu obecnego stulecia budowane były w ten sposób, że oprócz lotek nie zawierały żadnych ruchomych części. W swej pracy Czapłygin dowiódł, że można w niektórych momentach lotu zwiększać nośność skrzydła przez wprowadzenie urządzeń działających podobnie do rozsuwających się i zsuwających piór skrzydła ptasiego. Takie urządzenia pozwolą utrzymywać samolot w powietrzu przy znacznie mniejszej szybkości.

Dzięki dociekaniom Czapłygina skrzydła nowoczesnych samolotów otrzymały wysuwalne tak zwane skrzela, klapy i interceptory — czyli mówiąc językiem fachowym zostały zmechanizowane. Ma to olbrzymie znaczenie dla łatwego, powolnego lądowania szybkich samolotów na niewielkich nawet lotniskach.

Pod pozorami surowości krył Czapłygin wielką dobroć i duże poczucie humoru. Jako naczelny kierownik instytutu aerodynamicznego podpisywał kiedyś rachunki za dostarczone do badań ptaki. W pewnej chwili zmarszczył się, odsunął jeden z arkusików i rzucił zdziwionemu urzędnikowi swym tubalnym głosem: „Tego rachunku za koguta to ja nie podpiszę! Jesteśmy instytucją badań lotniczych — a kogut, to przecież żaden lotnik, nawet wzbić się w powietrze nie potrafi..."

Sergiusz Czapłygin zajmował się zagadnieniami naukowymi do ostatnich dni swego życia. Zmarł 8 sierpnia 1942 roku w Nowosybirsku. Pierwszy uczeń Żukowskiego, nagrodzony tytułem Bohatera Pracy Socjalistycznej, został pochowany w gaju brzozowym tuż przed wejściem do laboratorium, w którym spędził z górą 20 lat swego życia.

**JANUSZ KĘDZIERSKI**

# 100 000 NITÓW W SAMOLOCIE



**Inż. ZBIGNIEW BUCZEK**

## X
## INSTALACJE

Samolot doby obecnej różni się tym od swoich „młodszych braci", iż posiada szeroko rozbudowaną sieć instalacji różnego typu. Każda z nich w zależności od swego przeznaczenia ma do spełnienia jakąś ważną rolę i właśnie dlatego klasyfikacja instalacji stwarza pewną dowolność.

Przede wszystkim, aby instalacja spełniła swoje zadanie, wymagamy od niej pewności działania. Tak na przykład instalacja paliwowa gwarantować ma stałą pracę silników, gdyż jest to podstawą bezpiecznego lotu. Również instalacja smarowania działać musi bez zarzutu — jej ewentualne uszkodzenie i w następstwie zwiększenie ciepła tarcia w silniku przyczynić się może do jego uszkodzenia.

Ogólnie instalacje samolotowe dzieli się na następujące grupy:
1. elektryczne
2. hydrauliczne
3. pneumatyczne
4. specjalne

Pod względem przeznaczenia rozróżniamy na samolocie następujące rodzaje instalacji: a) instalację paliwową, b) instalację olejową, c) instalację chowania podwozia, d) instalację rozruchu silnika, e) instalację gazu neutralnego (łączy się z układem paliwowym jako instalacja przeciwpożarowa), f) instalację chłodzenia oraz wiele innych.

Cały szereg instalacji zalicza się do wyposażenia specjalnego jak np. instalację ogrzewania kabin, instalację tlenową itp.

Z tej bogatej dziedziny instalacji wybierzemy trzy, a mianowicie:
1. instalację paliwową
2. instalację olejową
3. instalację uruchamiania podwozia i klap

przez omówienie których łatwiej poznamy zasadę działania innych instalacji. Pierwsza i druga instalacja związane są z grupą napędową. Pierwszą można inaczej nazwać instalacją zasilania, drugą — instalacją smarowania.

Elementami składowymi każdej instalacji hydraulicznej lub pneumatycznej są:

1. zbiorniki (napełnione olejem, gliceryną, spirytusem czy też specjalną mieszanką odporną na działanie temperatury w szerokim zakresie) lub butle ze sprężonym powietrzem,
2. układ rozprowadzający w postaci przewodów zasilających,
3. aparatura rozdzielcza (np. kurek trójdrożny),
4. aparatura regulująca (np. zawory regulujące ciśnienie w przewodach),
5. aparatura kontrolna (np. wskaźnik ciśnienia czy temperatury).

### INSTALACJA PALIWOWA

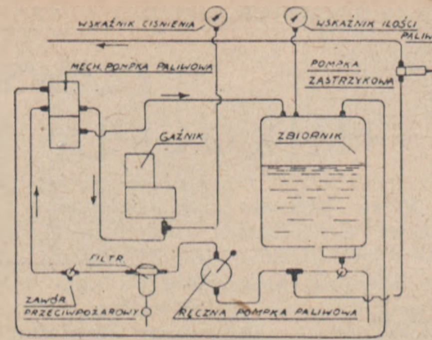
Na rys. 1 pokazany jest schemat typowej instalacji zasilania paliwem silnika tłokowego. W przypadku samolotu wielosilnikowego układ powyższy będzie nieco odmienny, gdyż uzupełni go aparatura rozdzielcza, regulująca i kontrolna mająca na celu zsynchronizowanie pracy silników. Strzałki na rysunku wskazują kierunek ruchu paliwa. Między pompką ręczną, a mechaniczną (silnikową) jest umieszczony filtr, w którym oddzielają się zanieczyszczenia i woda.

Zawór przeciwpożarowy, uruchamiany z kabiny pilota, służy do szybkiego odcięcia dopływu paliwa w razie wybuchu pożaru w silniku. Mechaniczna pompka paliwowa połączona jest przewodem przelewowym ze zbiornikiem, służącym do odprowadzania z powrotem nadmiaru paliwa. Pompka zastrzykowa ma na celu dostarczenie paliwa bezpośrednio do cylindrów w chwili rozruchu silnika. Wskaźnik ilości paliwa w zbiorniku i wskaźnik ciśnienia przed gaźnikiem umieszczone są w kabinie pilota na tablicy przyrządów. Pompa zastrzykowa ręczna, pompa paliwowa i zawór przeciwpożarowy obsługiwane są przez pilota w kabinie.

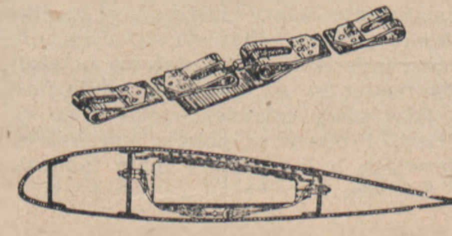
Z całej instalacji zasilania najwięcej miejsca zajmują zbiorniki z paliwem. Najczęściej na zbiorniki wykorzystuje się pustą przestrzeń w skrzydle, co również polepsza pracę wytrzymałościową konstrukcji skrzydła (siła nośna w locie zgina skrzydło ku górze, zaś ciężar zbiorników zgina ku dołowi). Sposób umieszczenia i umocowania zbiornika przedstawiony jest na rys. 2, gdzie widać jego swobodne podwieszenie między dźwigarami na taśmach stalowych. Często w skrzydle zamiast jednego większego mocuje się kilka zbiorników mniejszych (zwykle jeden zbiornik między dwoma żeberkami); połączone są one wówczas między sobą rurkami duraluminiowymi. Na rys. 3 oznaczone je mamy cyfrą 1. Korki 2 służą do przeglądu zbiorników na ziemi po odsłonięciu luków (okienek) w pokryciu skrzydła. Zbiorniki napełnia się przez otwór 3. Kurki 5 służą do zlewania wody. Dla zapobieżenia zbyt gwałtownemu przelewaniu się paliwa z jednej do drugiej części zbiorników, posiadają one zwykle jedną lub więcej przegród z otworami (4).

W niektórych typach samolotów zbiornik z paliwem umieszczony zostaje nie w skrzydłach, lecz w kadłubie. W takim wypadku jest on oddzielony od silnika specjalną przegrodą (ścianą ogniową).

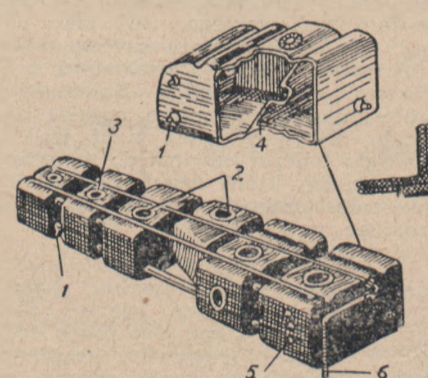
Przewody benzynowe wykonuje się z rurek aluminiowych, jako łatwych do gięcia. Różne typy przewodów i końcówek pokazane są na rys. 4a, b, c, d, e. Do silnika (ze względu na drga-



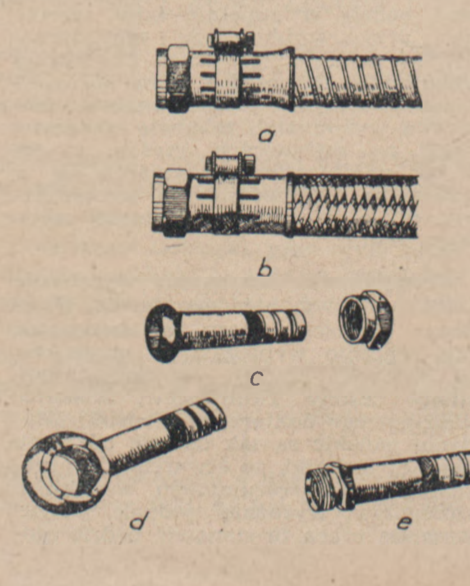

Rys. 1



Rys. 2




Rys. 3 i 4 (poniżej)



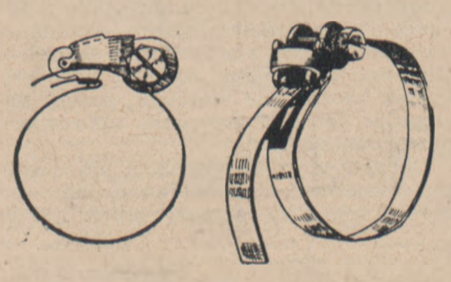
nia) paliwo doprowadza się przewodem giętkim (petrofleksem). Przewód taki, jeśli nie jest zaopatrzony w specjalną końcówkę, zostaje wciśnięty na kawałek sztywnej rurki i umocowany na niej ściągaczem, wykonanym z taśmy i pokazanym na rys. 5.

### INSTALACJA SMAROWANIA

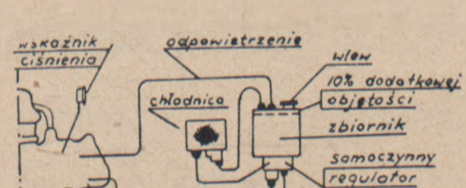
Instalacja olejowa jest o wiele prostsza w swej budowie od paliwowej i prawie całkowicie umiejscowiona w pobliżu silnika. Dlatego też i długość przewodów jest o wiele mniejsza niż w instalacji paliwowej. Instalacja smarowania pokazana na rys. 6 pracuje na obiegu zamkniętym, tzn. olej dostaje się przewodem ze zbiornika przez zabudowany w nim filtr do silnika, a po wykonaniu pracy smarowania wraca przez chłodnicę do zbiornika. Prawie każdy płatowiec jest obecnie zaopatrzony w samoczynny regulator temperatury oleju idącego na smarowanie silnika. Przewody i końcówki stosuje się takie same jak wyżej podane w instalacji paliwowej, jednak o większych średnicach.

Do ciekawszych szczegółów instalacji smarowania zaliczyć trzeba budowę zbiornika przystosowanego do lotu plecowego (rys. 7). Dzięki specjalnej konstrukcji zbiornik ten zapewnia ciągły obieg oleju w czasie akrobacji. Z lewej strony rysunku przedstawiona jest normalna praca zbiornika, zaś z prawej — w pozycji odwróconej. Olej z silnika wraca do zbiornika spiralną rurką poprzez siatkę, w której następuje tłumienie (gaszenie) piany.

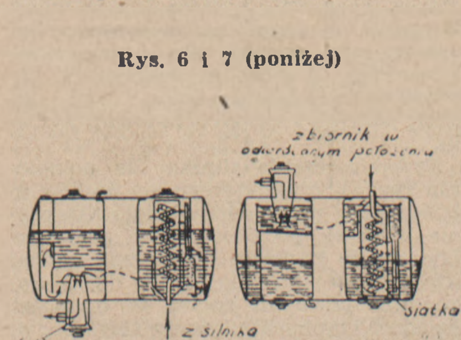
(c. d. n.)



Rys. 5




Rys. 6 i 7 (poniżej)




WIESŁAW GÓRNICKI

# SPORT LOTNICZY ZA PIENIĄDZE

Kiedy mówimy „sport lotniczy", kiedy dyskutujemy nad rekordami i wyczynami w lotnictwie sportowym, każdy z nas ma oczywiście na myśli sport w dosłownym tego słowa znaczeniu — szlachetne współzawodnictwo, dążność do coraz lepszych wyników, koleżeńskość, wyrabianie w sobie cennych cech charakteru... Wielu z nas nie wyobraża sobie nawet, że pod pojęcie sportu można by podciągnąć cokolwiek innego. Żyliśmy się już z tym faktem, że szkolenie jest u nas bezpłatne, że latamy na nowoczesnym i doskonałym sprzęcie, że możemy przejść wszystkie stopnie wyszkolenia lotniczego, jeżeli tylko dopiszą nam chęci, upór i wytrwałość. Wydaje się to oczywiste, zrozumiałe i opowiadań starszych kolegów o innych czasach w naszym sporcie lotniczym słuchamy potrosze jak przysłowiowej bajki o żelaznym wilku.

A jednak...

Zupełnie, zupełnie inaczej wygląda tak zwane „lotnictwo sportowe" w krajach kapitalistycznych. To wszystko, co miało miejsce przed wojną w naszym sporcie lotniczym, występuje tam dziś w całej okazałości, w większym jeszcze i bardziej rażącym stopniu. Każdy niemal numer czasopism lotniczych, wydawanych w krajach kapitału, potwierdza to i ilustruje coraz to nowymi faktami.

O tym, dla kogo jest dostępne lotnictwo sportowe w krajach kapitalistycznych, wiecie chyba dobrze sami. Czy robotnik angielski zarabiający (jeżeli w ogóle ma pracę) około 12—20 funtów sterlingów miesięcznie może sobie pozwolić na ukończenie trzytygodniowego kursu pilotażu w aeroklubie londyńskim, za który opłata wynosi 21 funtów? A może stać go na przynależność do aeroklubu, w którym — jak nas informuje specjalny biuletyn Królewskiego Aeroklubu Anglii — godzina lotu na samolocie słabosilnikowym kosztuje od 2 funtów i 2 szylingów do 3 i pół funta? Rzecz jasna — nie. Podobnie dzieje się we Francji, Szwecji, Holandii, a nawet w osławionej „ojczyźnie szybownictwa" — w „bogatej" Szwajcarii (przymiotnik ten oznacza wyłącznie fakt, że burżuazja szwajcarska jest bogatsza, niż w innych krajach).

Pieniądze w krajach kapitalistycznych decydują o wszystkim i wszędzie. Nie to jest ważne czy jesteś zdrowy, młody, pełen zapału do latania, ale ważne jest ile masz pieniędzy, czy regularnie opłacasz składki, czy stać cię na kupno własnego samolotu czy szybowca. Płaci się bowiem dosłownie za wszystko: za przynależność do klubu, za paliwo, używanie sprzętu klubowego, obsługę naziemną, hangarowanie, uczestnictwo w raidach i zawodach lotniczych, za używanie pełnego kompletu przyrządów, za ściąganie z przelotu, a przede wszystkim za licencje i zezwolenia.

Nic też dziwnego, że szwajcarskie czasopismo lotnicze „Schweizer Aero-Revue" pisało w jednym ze swych numerów co następuje:

„W Szwajcarii zarysowuje się kryzys lotnictwa sportowego... Powstał on z powodu **błędnego** (!! — podkr. nasze) przekonania, że sport lotniczy może stać się sportem masowym, a nawet tanim sportem powszechnym... Sport lotniczy musi być oparty na podstawach handlowych... Uzdrowienie.. powinno polegać na skonsolidowaniu organizacyjnym (! — to się nazywa owijanie w bawełnę! — przyp. nasz), przy czym nie da się uniknąć straty pewnej ilości członków— to jest tych, którzy nie będą mogli płacić..."

A w tym samym numerze prezes Aeroklubu Szwajcarii pisał:

„Pewne jest, że lotnictwo wymaga od swych zwolenników ofiar w postaci poświęcenia czasu i pieniędzy i może być uprawiane tylko przez tych ludzi, którzy wzamian za przeżycia lotnicze gotowi są zrezygnować z innych rzeczy."

Oczywiście! Robotnik mógłby na przykład zrezygnować z jedzenia i ubierania się, student — z nauki, niższy urzędnik z mieszkania. Ale przecież masowe lotnictwo jest — według pana prezesa — nie do pomyślenia, wobec tego najlepiej w ogóle zrezygnować z lotnictwa i zostawić dostęp do niego bogatym fabrykantom i kupcom, wyższym urzędnikom i oficerom, bogatszemu mieszczaństwu i wszelkiego rodzaju burżujom, którzy nie potrzebują z niczego rezygnować.

Tak też dzieje się w praktyce. Jak np. donosi „Flying", w Stanach Zjednoczonych liczba szkół szybowcowych zmniejszyła się w ciągu pięciu lat (1947—1951) o 81,6%! W tym samym okresie liczba wydanych licencji szybowcowych pierwszego stopnia spadła ze 193 tysięcy do 48 tysięcy rocznie. Czy może dlatego, że milionerzy zarabiają mniej? Nic podobnego! Właśnie dlatego, że zarabiają więcej, młodzież natomiast robotnicza nie ma możliwości opłacania zawrotnych składek i opłat za latanie.

(cdn)

# JAK BUDOWAĆ MODELE LATAJĄCE

W księgarniach „Domu Książki" z wydawnictwami radzieckimi znaleźć można nowe wydawnictwo w języku rosyjskim pt. „Kak stroit letajuszczije modeli" (Jak budować modele latające) opracowane przez znanego instruktora i rekordzistę N. S. Trunczenkowa z Nowosybirska.

Broszurka wydana przez Oborongiz w 1951 r. posiada 51 stron i 41 rysunków. Cena: 0,80 zł. Zawiera ona zbiór praktycznych rad i ulepszeń przy projektowaniu i budowie modeli, jakie stosują modelarze radzieccy. Książka uczy właściwego podejścia przy projektowaniu modeli.

Wielu modelarzy jeszcze dziś sądzi, że nie można wykonać dobrze latającego modelu bez sklejki, bambusa, balsy, duraluminium, kazeinowego kleju itp. Stanowisko to jest cakowicie niesłuszne. Trzeba jak najbardziej rozpowszechniać budowę modeli z miejscowych, tanich i łatwo dostępnych materiałów.

Broszurka dotyczy tylko budowy modeli trudniejszych, a to kadłubowych modeli szybowców i modeli samolotów z napędem gumowym i mechanicznym, z pominięciem modeli szkolnych.

Konkretnie, wydawnictwo zawiera: wybór ogólnego układu modelu, wykonanie poszczególnych części skrzydła, usterzenia i kadłuba, rodzaje podwozia, śmigła składane i jednołopatkowe, wskazówki co do stosowania gumy napędowej, usytuowanie i okapotowanie silnika w modelu, schematy doprowadzenia paliwa, pneumatyczne wyłączniki zapłonu, pokrywanie i malowanie modeli itp.

Książeczka odda cenne usługi nie tylko początkującym modelarzom, lecz i tym, których modele osiągały już dobre wyniki w locie.

(efer)

# OSTATNIE WSKAZÓWKI

W dniu 10 sierpnia br. ponad 120-tu najlepszych modelarzy z całej Polski spotka się na XVII Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających, które odbędą się na prastarych Ziemiach Zachodnich, pod Wrocławiem. Reprezentacje poszczególnych okręgów będą miały na zawodach równe szanse, gdyż wszystkie ekipy — będą liczebnie jednakowe. Ta właśnie zmiana, która została ujęta w regulaminie XVII OZML, jest jednym z ważnych osiągnięć w naszym modelarstwie. Regulamin zawodow ma kilka poprawek, które wyrugowały możliwości niezadowolenia modelarzy z orzeczeń komisji wyników lub startów, jak to miało miejsce na poprzednich zawodach.

W myśl regulaminów poprzednich zawodów punktowano za estetykę wykonania modele, które słabo latały jak również punktowano modele za ładny start. Trafna ocena była w tych wypadkach rzeczą trudną i dlatego też wydawanie orzeczeń i punktowanie stawiało komisję w ciężkim często położeniu. Wyniki, co trzeba przyznać, nieraz były niesłuszne, a to z kolei powodowało niezadowolenia i antagonizmy wśród modelarzy.

Oceny za estetyczne wykonanie modelu nie można jednakże odrzucić, bo estetycznie wykonany model — to dziesiątki godzin pracy modelarza, ale tego rodzaju punktowanie powinno być stosowane tylko na wystawach, nie zaś na zawodach.

Wypadki niezadowolenia wśród modelarzy na zawodach wynikały z winy ich samych. Za mało bowiem przygotowywali się oni do zawodów lub przygotowanie to następowało w ostatniej chwili. Często ekipy nie występowały na zawodach kolektywnie, a winę za nieudany start — modelarz przypisywał drugiemu koledze z jego ekipy, który w drodze na zawody nieuważnie przygniótł mu model walizką czy innym bagażem. Dlaczego? A... bo model był nieopakowany i leżał w wagonie na półce. Bywały i takie wypadki, że modele wykańczano pospiesznie — jeszcze w wagonie w drodze na zawody.

Takie właśnie przykłady były powodem słabych wyników jakie zwykle osiągano i powodem pozornie niezrozumiałego niezadowolenia wielu modelarzy. Dlatego też w tym roku powinniśmy należycie przygotować ekipy: powinien się znaleźć czas na rzetelne wykonanie skrzynek na modele, należyte ich opakowanie, aby nieuszkodzone przywieźć na zawody.

Musimy sobie przygotować komplecik niezbędnych narzędzi i materiałów do naprawy ewentualnego uszkodzenia modelu, jakie może nastąpić w czasie nieudanego startu na zawodach (jednak nie do wykonywania modeli w czasie zawodów). Linki do modeli na uwięzi nie mogą być poplątane, nie może być żadnych oczek, należycie przylutowane winny być końcówki, odpowiednio wyregulowane — silniczki. Na poprzednich zawodach można była zauważyć, że już od pierwszego dnia, kiedy odbywały się dopiero starty modeli szybowców szkolnych, niektórzy próbowali zapuszczać silniczki. Właśnie to wielokrotnie przeszkadzało w organizacji startów, gdyż młodsi, ciekawi modelarze nie zwracali uwagi na komisję, nie obserwowali lotów modeli swej kategorii, a uwagę ich skupiał silniczek modelarza, który mając dużo paliwa popisywał się jego zapuszczaniem, mimo że start jego modelu był wyznaczony na trzeci lub czwarty dzień zawodów.

Tych wypadków musimy się, Koledzy, wystrzegać. Dyscyplina zawodnika na starcie świadczy o poziomie jego świadomości i wyszkolenia.

Jak wiemy tabela naszych rekordów jest bardzo szczupła. Nasi koledzy szybownicy przystąpili w roku ubiegłym do wielkiej ofensywy na swoim odcinku. Spójrzmy na tabelę rekordów szybowcowych. Jak wspaniałe są przeloty naszych pilotów szybowcowych, wysokości, szybkości po trójkącie! W każdym prawie Okręgu są piloci, którzy wytrwałym pogłębianiem wiadomości teoretycznych i dobrze zorganizowanym treningiem doszli do wspaniałych sukcesów. Ich wyniki z każdym dniem są coraz lepsze.

I my, koledzy modelarze, na XVII Ogólnopolskich Zawodach musimy pokazać swoje osiągnięcia i naszą pracę. Musimy udowodnić, że daliśmy ze siebie dużo wysiłku, aby podnieść wzwyż poziom naszego modelarstwa. Nasze wyniki i rekordy, które być może padną na zawodach, będą tego dowodem.

W tegorocznych zawodach powinniśmy startować we wszystkich kategoriach, które są objęte regulaminem. Nie powinno zabraknąć na starcie śmigłowców, ornitopterów, modeli o napędzie rakietowym. Wielu modelarzy czeka z niecierpliwością na XVII OZML, osiągnąwszy dobre wyniki na eliminacjach wojewódzkich w swych Okręgach. Wyniki te dają nam gwarancję, że cel zawodów zostanie osiągnięty.

W roku bieżącym mamy ściśle opracowaną dokumentację, jak również wzory protokółów na próby bicia rekordów, a to należy do ważnych osiągnięć. Nie będzie zaprzepaszczony żaden dobry wynik na zawodach. Mamy gwarancję, że odznaki sprawności modelarskiej uzyska większa niż dotychczas ilość modelarzy w całej Polsce.

Koledzy! Na zawodach musimy się zachowywać jak najbardziej po sportowemu. Należy uświadomić sobie, że reprezentujemy Okręgi Ligi Lotniczej które nas uczą i wychowują w modelarniach. Przed wyjazdem na zawody każdy kierownik ekipy winien przeprowadzić odprawę ze swymi zawodnikami, przeanalizować i sprawdzić ich przygotowanie i wyposażenie. Jeżeli uczynimy to, to możemy być pewni, że przywieziemy z zawodów dobre wyniki, które dadzą wiele zadowolenia naszym kolegom w modelarniach i nam samym z dobrze spełnionego zadania, postawionego przed nami przez Rząd Polski Ludowej.

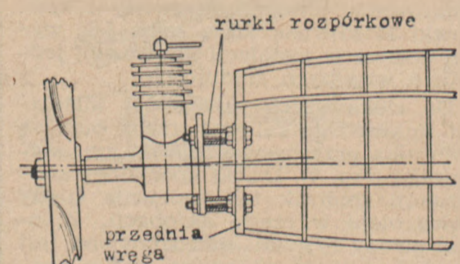
**ZDZISŁAW PAKIELEWICZ**

# EKSPLOATACJA SILNIKÓW MODELARSKICH

## SPOSOBY UMIESZCZENIA SILNIKA NA MODELU

Silnik powinien być mocno zamocowany do modelu samolotu. Przednia część kadłuba winna być sztywna i nie może rozluźnić się przy pracy silnika, gdyż w przeciwnym razie silnik może oderwać się w locie. Czasami modelarze bardzo mocno przymocowują silnik do przedniej wręgi. Wręga zaś tylko lekko jest przymocowana do podłużnic kadłubowych i w rezultacie silnik odrywa się razem z wręgą.

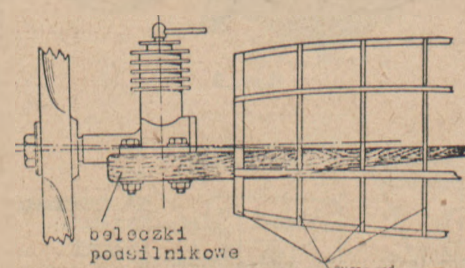
Umocowanie silnika do przedniej wręgi na trzech śrubkach z pomocą rurek rozpórkowych ze ściągającymi nakrętkami pokazane jest na rysunku 25. Sposób ten jest na tyle dogodny, że pozwala regulować kierunek ciągu stwarzanego przez śmigło.




Rys. 25

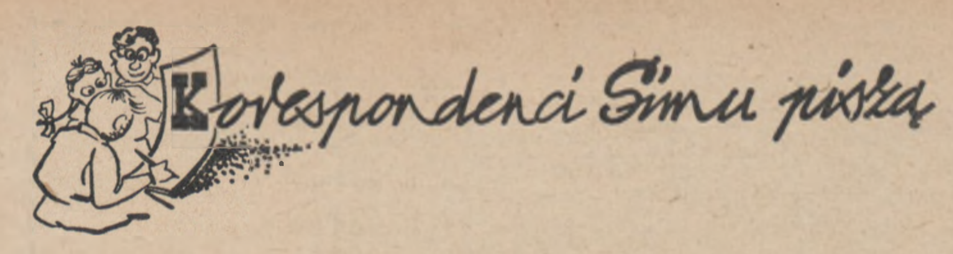
Przez odkręcanie i dokręcanie nakrętek możemy dowolnie przemieścić silnik, celem przeciwdziałania reakcji śmigła. Można także nadać silnikowi dowolne pochylenie do przodu — dla przeciwdziałania zadzierającemu momentowi w modelach z wysokim położeniem skrzydeł. Posiadając większą ilość nakrętek można nie stosować rurek, zastępując je dodatkowymi oporowymi przeciwnakrętkami.

Dobrym również sposobem umocowania silników jest zakładanie ich na beleczkach przy pomocy łapek karteru (rys. 26). Ze względu na to, że beleczki podsilnikowe przechodzą przez szereg wręg, cały system jest sztywny. Oczywiście — same beleczki muszą być dostatecznie wytrzymałe i wykonane z twardego drzewa, w przeciwnym bowiem razie mogą złamać się przy wręgach podczas twardych lądowań modelu.




Rys. 26

Przemieszczenie silnika dla pokonania reakcji obracającego się śmigła uzyskuje się przez odpowiednie ustawienie beleczek podsilnikowych przy wykonywaniu kadłuba. Ostatecznie można uregulować położenie silnika drogą wykonania pewnych zacięć w otworach beleczeń i łapkach silnika w stosunku do śrub mocujących. (cdn) **EFER**




### LIGA LOTNICZA NA WIELKIM FESTYNIE PRZEDZLOTOWYM

W dniu 29 czerwca br. staraniem ZW ZMP odbył się na terenie województwa opolskiego wielki Festyn Przedzlotowy, w którym czynny udział wzięła młodzież zrzeszona w szeregach Ligi Lotniczej. Dla szerszego spopularyzowania lotnictwa sportowego Zarząd Okręgowy Ligi Lotniczej w Opolu wystawił w najruchliwszym miejscu Festynu skasowany szybowiec typu „Jeżyk", wokół którego zebrały się tłumy publiczności. Najaktywniejsi modelarze Okręgu zapoznali zainteresowane społeczeństwo z elementami sterowania szybowca oraz z dotychczasowymi osiągnięciami polskiego szybownictwa. Obok szybowca zorganizowano kiermasz książek i broszur lotniczych co wzbudziło szczególne zainteresowanie wśród młodzieży. W punktach centralnych Festynu umieszczono hasła wzywające młodzież lotniczą do współzawodnictwa zlotowego.

Wielkim zainteresowaniem wśród społeczeństwa opolszczyzny cieszyły się pokazy modeli latających, które zaliczyć należy do udanych, o czym może świadczyć fakt, że młodzież w potocznych rozmowach wyrażała chęć wstępowania w szeregi LL.

Udział młodzieży kół LL w Festynie przedzlotowym spełnił swoje zadanie zarówno w popularyzacji lotnictwa, jak też współzawodnictwa zlotowego.

**Stolarz Zdzisław**
Opole

### NOWY OŚRODEK MODELARSKI W KATOWICACH

Staraniem Zarządu Okręgu LL i Zarządu Kolejowego Oddziału LL przy DOKP w Katowicach, w dniu Święta Odrodzenia Polski został otwarty Wojewódzki Ośrodek Modelarski. Do końca br. pozostanie on przy wyodrębnionym Oddziale Kolejowym, a w roku przyszłym będzie przemianowany na Wojewódzki Instytut Modelarski.

Ośrodek ten dostępny jest dla wszystkich modelarzy Okręgu Katowickiego. Koledzy zamiejscowi mogą korzystać z niego drogą korespondencyjną.

Głównymi zadaniami ośrodka są: systematyczne podnoszenie kwalifikacji modelarzy, szkolenie instruktorów, seryjna budowa silniczków, budowa modeli latających sterowanych za pomocą radia oraz współpraca zarówno z poszczególnymi modelarniami jak i Centralnym Laboratorium i Instytutem Modelarskim w Warszawie.

Nowa placówka modelarska niewątpliwie spełni swe zadanie i urzeczywistni marzenia licznych modelarzy na terenie województwa katowickiego.

**Stanisław Gawełek**
Katowice

### ZARZĄD POWIATOWY LL W STAROGARDZIE ZACZYNA PRACOWAĆ

W Starogardzie od dawna istnieje Liga Lotnicza, jednak z powodu niedołężnej pracy Zarządu Powiatowego nie przejawiała dotychczas żadnej działalności. Czasopisma lotnicze, plany modeli, legitymacje, narzędzia — wszystko to leżało bezużytecznie w Zarządzie Powiatowym. Dawał się odczuć zupełny brak opieki nad kołami, a co z tym się łączy, coraz większe zniechęcenie młodzieży.

W maju br. został wybrany nowy Zarząd Powiatowy, w skład którego weszła młodzież pełna energii i zapału do pracy, z pilotem Stanisławem Komassą na czele. Nowy Zarząd już na wstępie musiał pokonywać olbrzymie trudności. Po starym Zarządzie pozostała niewesoła spuścizna — bałagan i całkowite zniechęcenie młodzieży. Przyjęty z lekceważeniem przez ogół nowy Zarząd pokazał, że potrafi pracować. Najlepiej świadczy o tym fakt, że w ciągu stosunkowo krótkiego czasu zdołano założyć 12 nowych kół. Osiągnięcia swe zawdzięcza on tylko odpowiednim metodom pracy oraz systematycznemu doszkalaniu młodego aktywu.

Młodzież z zapałem zabiera się do pracy, ale nie umiejąc czasami nawet napisać protokółu — zniechęca się szybko. Wychowawcza praca nowego Zarządu polega właśnie na szkoleniu młodych aktywistów w takich zagadnieniach, jak napisanie sprawozdania, referatu itp., co bardzo dodatnio wpływa na całokształt pracy organizacyjnej.

Nie wszystkie jednak niedociągnięcia zdołaliśmy pokonać. Nie mamy jeszcze własnego lokalu. Ale nie wszystko można zrobić od razu. Jesteśmy przekonani, że w najbliższej przyszłości zdobędziemy również lokal, co stworzy nam warunki normalnej planowej pracy.

**Marek Januszewski**
Starogard Gd.

### IGNORANCJA CZY ZŁA WOLA

W dniu 25 maja br. odbyło się Walne Zgromadzenie wyodrębnionego Oddziału Ligi Lotniczej przy DOKP w Katowicach, na które były potrzebne sprawozdania z 28 kół LL. Mimo dwukrotnej interwencji pisemnej, telefonicznej, a nawet osobistej członków Zarządu Oddziału LL, żądanych sprawozdań nie nadesłały następujące Koła: Czechowice-Miasto, Kędzierzyn, Łazy, Strzemieszyce i Opole.

Choć na Walnym Zgromadzeniu zjawili się delegaci 23 kół LL, delegatów z Czechowic-Miasta, Kędzierzyna, Łaz, Strzemieszyc i Opola również nie było.

**Stanisław Gawełek**
Katowice

**Oczekujemy na jak najszybsze wyjaśnienie od Zarządu Okręgu Katowickiego, który powinien natychmiast zająć się powyższą sprawą. Uważamy, że martwota pięciu kół w Waszym Okręgu nie wpływa dodatnio na całokształt pracy i stan ten należy zlikwidować. Mamy nadzieję, że również Zarządy wymienionych kół poczują się do obowiązku niezwłocznego nadesłania do redakcji wyjaśnień.**

**(red.)**

### POPULARYZACJA LOTNICTWA W LIMANOWEJ

**Zarząd Koła Ligi Lotniczej przy Obwodowym Urzędzie Pocztowo-Telekomunikacyjnym w Limanowej, pragnąc rozszerzyć popularyzację lotnictwa wśród społeczeństwa, wykonał 24 plansze propagandowe. Plansze te rozesłane zostały do wszystkich placówek pocztowych na terenie powiatu limanowskiego z poleceniem umieszczenia ich na widocznym miejscu w poczekalniach urzędów pocztowych.**

**Miejscowa ludność przychodząca do urzędów pocztowych będzie miała możność zapoznania się z rozwojem lotnictwa sportowego oraz działalnością Ligi Lotniczej.**

**J. Zabawa**
Limanowa

### WYSTAWA MODELARSKA

Realizując zobowiązania zlotowe Oddział Powiatowy LL w Kaliszu otworzył w dniu 14 lipca br. Wystawę Modelarstwa Lotniczego. Wystawa ta była czynna cały tydzień, tj. do 21 lipca br. W tym czasie miejscowe społeczeństwo miało możność zapoznać się z pracą młodych konstruktorów małego lotnictwa, przez których zostały wykonane eksponaty wystawy.

**Bolesław Hoffman**
Kalisz

### DRUGA WIEŻA SPADOCHRONOWA W ŁODZI

Wieża spadochronowa w Łodzi cieszy się wielkim zainteresowaniem młodzieży, lecz niestety nie może zadowolić wszystkich zwolenników skoków. Dlatego też Okręg Łódzki LL postanowił zbudować jeszcze jedną wieżę, której metalowa konstrukcja nadejdzie w najbliższych dniach do Łodzi.

Nowa wieża stanie w budowanym obecnie „miasteczku lotniczym", w parku na Julianowie. W miasteczku tym rozpoczęto już budowę pasów startowych dla modeli samolotów i szybowców.

**(s)**

---

Kol. **Aurelia Kulawiak** z Szopienic. Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego mieści się w Warszawie przy Alei Marchlewskiego. **(J. S.)**

## POCZTA LOTNICZA

Drodzy Czytelnicy! Codziennie do redakcji napływa spora ilość listów ze wszystkich stron kraju. W listach tych piszecie redakcji o wszystkim — dzielicie się swoimi troskami, prosicie o pomoc, opowiadacie o swojej pracy w kole LL czy modelarni. Te ostatnie listy mają przeznaczone w SiM-ie miejsce i w ten sposób ogół Czytelników może dowiedzieć się o Waszych osiągnięciach. Rekordowa jednak ilość listów dotyczy szkolenia lotniczego. Pytacie w nich o adresy szkół, warunki przyjęcia oraz inne szczegóły. Wyczerpująca odpowiedź na nie na pewno by Was nie zadowoliła, gdyż akcja przyjęć na szkolenie lotnicze w bieżącym roku została już zakończona. Jeśli mimo to chcecie znaleźć wyjaśnienie na dręczące Was pytania, zajrzyjcie do nr 23 SiM-u z br. Podawaliśmy w nim dokładne informacje dotyczące szkolenia.

Listy w tej sprawie nadesłali: kol. kol. **Henryk Grzechnik** z Sobieszyna, **Jerzy Szrajer** z Zawad - Przedmieścia, **Zdzisław Pyrzyński** z Wałbrzycha, **Zygmunt Głowacki** z Elbląga, **Zbigniew Życki** z Chodakowa, **Edmund Lichnerowicz** z Brodnicy, **Jan Fojcik** ze Słupca, **Mariusz Diekoński** z Sochaczewa, **Józef Zawadzki** z Zagościńca, **Stanisław Kowalski** i **Michał Nawrocki** z Sanoka, **Bogumiła Kuncewicz** z Konojadu, **Seweryn Pałka** ze Stargardu, **Stanisław Konopacki** z Bytomia, **Krzystof Brzeziński** i **Adam Zarzycki** z Sulechowa.

Wymienionym kolegom oraz wszystkim tym, którzy chcieliby w przyszłym roku pójść na szkolenie lotnicze, radzimy uważnie czytać SiM, gdyż o rozpoczęciu zapisów zawiadomimy w odpowiednim czasie.

Kol. **Jan Pieczonka** z Dąbrówki chciałby zostać członkiem Ligi Lotniczej, lecz w pobliżu jego miejsca zamieszkania nie istnieje żadne koło. Pisze poza tym, że w nr 37 SiM-u z ub. r. znalazł wskazówki do założenia szkolnego koła LL, z których nie może skorzystać, gdyż nie chodzi do szkoły.

Kolego, na postawie informacji dotyczących założenia koła szkolnego, możecie również zorganizować je przy zakładzie pracy. Sądzimy, że znajdziecie na pewno wielu chętnych do pracy w LL. Trzeba tylko, abyście potrafili zainteresować Ligą Lotniczą swych towarzyszy pracy. Powinniście zapoznać ich z zadaniami tej organizacji, opowiedzieć o pięknym sporcie lotniczym i w ogóle o lotnictwie. Jeżeli sami sobie nie poradzicie, zwróćcie się o pomoc do Zarządu Okręgu Ligi Lotniczej w Lublinie, ul. 1 Maja 36.

W podobnej sprawie list nadesłał kol. **Marian Bocian** ze Zwolenia, któremu radzimy porozumieć się z najbliższym Zarządem Okręgu LL.

Kol. **Seweryn Kaczmarek** z OSWL-u przyznaje ze skruchą, że podczas pobytu w wojsku zapomniał o swym „starym" przyjacielu SiM-ie, dzięki któremu dużo się nauczył i zrozumiał wiele trudnych zagadnień. Chciałby więc uzupełnić brakujące mu egzemplarze SiM-u i zaprenumerować bieżące. Nie wie jednak jak to uczynić.

W sprawie brakujących numerów SiM-u zwróćcie się do Sekcji Propagandy ZG LL — Warszawa, ul. Ogrodowa 65, skąd możecie otrzymać SiM do nr 9 z br. włącznie, dalsze natomiast zamówcie w Sekcji Kolportażu Wydawnictw Komunikacyjnych — Warszawa, Aleje Jerozolimskie 107. Prenumeratę bieżącą powinniście opłacić w miejscowym urzędzie pocztowym, względnie u listonosza.

Spełniając dalszą Waszą prośbę, podajemy adres Technikum Administracyjno-Gospodarczego: Warszawa, ul. Nowogrodzka 59. Sądzimy jednak, że z nawiązaniem korespondencji będziecie musieli poczekać do września, tj. do rozpoczęcia roku szkolnego.

Kol. **Władysław Weiner** z Płochocina. Komplety SiM-u z lat ubiegłych są już wyczerpane, z wyjątkiem rocznika 1951, który możecie nabyć pod wyżej wskazanym adresem (patrz odpowiedź dla kol. Kaczmarka). Indywidualnego źródła zakupu silniczków modelarskich nie znamy. Radzimy zapisać się do modelarni LL, gdzie będziecie mogli z nich korzystać.

Kol. **Wanda Mirowska** z Warszawy powinna porozumieć się z Zarządem Stołecznym LL (Aleje Jerozolimskie 77).

Kol. **Danuta Brodacka** z Warszawy pisze, że bardzo ucieszyła się otrzymaną odpowiedzią na łamach SiM-u. Wierzymy, gdyż w przypływie radości nawet źle ją przeczytała i stąd powstało nowe pytanie: „gdzie zgłosić się do lekarza lotniczego?" „Do lekarza domowego" — Koleżanko, brzmiała odpowiedź zamieszczona w nr 16 SiM-u a nie 9, jak podałyście.

# Szybownicy



NAPISAŁ TADEUSZ REJNIAK

Podczas gdy załoga „Żurawia" toczyła na wysokości rozmowę — lotnisko przyjęło już wszystkie pozostałe szybowce. Wylądowała też Zosia Kowalska, która zdobyła wysokościowy warunek do Złotej Odznaki.

Wczesna jesienna szarówka zamieniła się wkrótce w gęsty mrok i szybownicy, po rozstawieniu latarń do nocnego lądowania, oczekiwali w podnieceniu na Walka.

Nastrój oczekiwania na nocne lądowanie ma w sobie zawsze coś podniecającego i tajemniczego. Już sama czerń nocy pobudza wyobraźnię. Człowiek wtedy zadrżeć może na najlżejszy szelest. A gdy szelest ten zamienia się w przeciągłe wycie wiatru i w dodatku oczekuje się na szybowiec, który — niewidoczny do ostatniej chwili — może wyłonić się nieoczekiwanie z nieprzeniknionej ciemności, nastrój niepokoju wzrasta i udziela się wszystkim.

Szybownicy stojący pod hangarem jak grupa cieni, porozumiewali się mimo woli ściszonymi głosami.

— Żeby tylko trafił na lotnisko — rzuca ktoś z obawą.

— Bądź spokojny. Walek da sobie radę — uspakaja dziewczęcy głos, ale drga w nim nuta źle tłumionej troski.

— Nie, nie takie to proste — upiera się głos pierwszy. — Z wysokości kilku tysięcy metrów wcale nie trudno pomylić światła Jeleniej Góry ze światłami Kamiennej Góry czy nawet odległego Wałbrzycha. A przecież Walek nie był przygotowany do lotu nocnego. Nie ma nawet latarki do naświetlania przyrządów pokładowych. Fosforyzację busoli w tych egipskich ciemnościach raz dwa diabli wezmą i wtedy, bracie, już tylko na czucie.

Znów zalega milczenie, które przerywa nagle huk wystrzału. To dyżurny startowy daje znać o położeniu lotniska. Czerwone światło rakiety wydobywa na chwilę z mroku skupione twarze pilotów, a potem gaśnie i następująca po nim ciemność wydaje się jeszcze czarniejsza, jeszcze bardziej nieprzenikniona. Uszy, wyczulone na najdrobniejszy szelest, zastępują teraz wzrok, starając się wśród szumu wiatru wyłowić bez opóźnienia charakterystyczny świst nadlatującego szybowca.

Wolno mijają minuty, długie jak godziny, i tylko huk rakiet, wystrzeliwanych w regularnych odstępach czasu, mąci skupienie oczekiwania. Ich purpurowe światło pędzi z sykiem w górę, zatacza na czarnym niebie stromą parabolę, a potem spada gwałtownie do ziemi.

Oczy gonią wtedy odruchowo za jasnością, dopóki nie zgaśnie, po czym znowu w ciemności ktoś wyraża swoje przypuszczenia:

— W każdym razie napotkał chyba jakieś cenne wznoszenia, bo na paru tysiącach metrów nie włóczyłby się tak długo.

* *
*

„Żuraw" toczył zacięty bój o wysokość. Po wyjściu na czoło chmury Walek znów zmienił taktykę. Trawersował teraz wzdłuż fali, ślizgając się niemal skrzydłem po krawędzi chmury.

Założył już maski tlenowe. Zimno dawało się coraz bardziej we znaki, przenikając ciepłe kombinezony, futrzane buty i rękawice. Ręce drętwiały coraz bardziej, a stopy traciły czucie. Termometr wskazywał już trzydzieści pięć stopni poniżej zera. Kabiny szybowca pokryły się od wewnątrz grubą warstwą szronu. Walek co chwila musiał wyskrobywać w oblodzeniu szybki otwór, żeby bodaj tą drogą utrzymać kontakt wzrokowy już nie z ziemią, ale z chmurą.

A chmura była wspaniała. Jej czoło nawarstwiało się w wielopiętrową formację i Walek naliczył tych pięter aż cztery. Ostatnie, znacznie bardziej od poprzednich wysunięte do przodu, zdecydował się przebić na ślepo. Zaszył się w mleczną mgłę i lecąc na przyrządy, wyszedł szczytem na wysokości 7 800 metrów. Rozpierała go duma. Ta wysokość to nowy rekord w klasie szybowców dwumiejscowych, a przecież wznoszenie trwa nadal i...

Walek z radości aż krzyknął w maskę, zapominając, że Władek go teraz nie usłyszy. Wysoko nad nim wisiała następna, mniejsza, ale też ładnie wypiętrzona soczewka chmury falowej.

Wznoszenie sięga więc wyżej, trzeba je tylko umiejętnie wyłapać. „Do płaskiego korkociągu! — dodał w myśli. — A może uda się zaatakować rekord międzynarodowy? Przecież to już niedużo brakuje..."

W tej samej chwili przez „okienko", wyskrobane w warstwie szronu pokrywającego szybę, spojrzał w dół i stwierdził ze zdumieniem, że ziemia tonęła już w szarym zmierzchu.

Zawahał się. Odejść co prędzej do lądowania, czy też mimo zapadającego zmroku wykorzystać te kilka warstw chmury piętrzącej się wysoko nad głową? Zaczerpnął w płuca głęboki haust tlenu, uchylił szybko maskę i krzyknął:

— Władek! Jakie ciśnienie masz na manometrze?

Po chwili usłyszał niewyraźnie:

— Osiemdziesiąt atmosfer.

— Osiemdziesiąt atmosfer — liczył szybko Walek — to wystarczy jeszcze przynajmniej na godzinę lotu. — Spojrzał na zegarek: Do płaskiego... Wskazówka wskazywała pół do pierwszej. Zegarek stał. Zawahał się znowu, ale rzuciwszy okiem na wartometr — momentalnie powziął decyzję: „Metr na sekundę" — takiej okazji nie można przepuścić!

„Kolędzy tam w dole czuwają — tłumaczy sobie. — Przygotowują nocne lądowanie, a tu idzie o rekord. Nie, nie wyjdę ze wznoszenia — postanowił jeszcze raz — trzeba tylko zorientować się dobrze w położeniu, obliczyć powrotny kurs do lotniska i nade wszystko nie pozwolić się znieść wiatrowi. A teraz do ataku! Dalej, na wysokość!"

Szybowiec sterowany pewną ręką wznosił się nadal spokojnym lotem i Walek zaczął znów mozolnie zeskrobywać szron z szyb, żeby odszukać światła Jeleniej Góry. Ukazały się głęboko w dole, ale już po chwili rozmazały się, a potem zgasły zupełnie, przesłonięte nową warstwą lodu. Walek skrobał więc lód od nowa i znów obserwował, obliczał kurs, kontrolował wskazania przyrządów i kalkulował szanse osiągnięcia drugiej partii chmury.

Nagle ostry trzask jakby kamień uderzył w szybowiec, wdarł się w ciszę lotu. Walek drgnął i odruchowo sprawdził działanie sterów: pracowały bez zarzutu. Zaniepokojonym spojrzeniem zlustrował kabinę. Cóż tak mogło strzelić? — niepokoił się. Nagle wzrok jego padł na głęboką rysę w oszronieniu limuzyny i skryta pod maską twarz rozpogodziła się uśmiechem. To pod wpływem mrozu pękła szyba w plexi!

Tymczasem i tutaj, w górze, szybko zapadła noc. Walek nie widział już wiszącej nad nim chmury i jako drogowskaz służyły mu jedynie niepewne światła Jeleniej Góry. — Czy to jednak aby na pewno Jelenia Góra? — zatrwożył się w duchu.

Wznoszenie tymczasem zmalało. Wskazówka wariometru stała teraz na półmetrze i wysokościomierz, który wykazywał już 9 500 metrów ponad lotnisko, posuwał się coraz wolniej.

„Żeby do dziesięciu, żeby do dziesięciu" — powtarzał w myśli nieustępliwie Walek i zaraz potem szybko kalkulował:

„Mam 9 500 nad lotnisko, a lotnisko leży 350 metrów nad poziomem morza, więc trzeba mi jeszcze 150 metrów do dziesięciu tysięcy. Tylko 150 metrów..."

Ale osiągnięcie tych stupięćdziesięciu metrów było trudniejsze niż zdobycie wysokości 9 500. Wskazówka wariometru znowu opadła niżej i wykazywała już tylko niecałe ćwierć metra wznoszenia.

Walek nic już nie widział poza przyrządami w kabinie. Ogarnęła go czarna, nieprzenikniona noc. Noc na wysokości 9 850 metrów nad poziomem morza. Twarz zastygła mu w napięciu. Całą przytomność umysłu skupił teraz na fosforyzujących w ciemności zielonkawą jasnością tarczach przyrządów, a całą wolą zwycięstwa zamknął w dłoni, zaciśniętej silnie na drążku sterowym.

Nie czuł zimna, nie czuł zmęczenia. W głowie miał tylko jedną, uparcie powracającą myśl: „do dziesięciu... do dziesięciu..."

A wysokościomierz posuwał się diabelnie powoli. 9.570... 9 580... 9 590... i... jest- 9 600! „Jeszcze tylko 50 metrów... jeszcze tylko pięćdziesiąt i będzie dziesięć tysięcy..." powtarzał Walek i znów, w ogromnie długich, urastających do całej wieczności odstępach czasu — liczył za wysokościomierzem: 9 610... 9 620... 9 630...

Ale co to? — Wskazówka wariometru opada jeszcze niżej, przez pewien czas waha się na dwudziestu centymetrach wznoszenia, a potem łagodnie zjeżdża na zero.

Walek zwilża spieczone wargi, stuka palcem w szybkę wariometru. Nie dowierza przyrządowi.

Jak to? Przecież pozostało mu już tylko 20 metrów do osiągnięcia rekordu i teraz miałby stracić wznoszenie? Musi zrobić te dwadzieścia metrów... Musi osiągnąć te dziesięć tysięcy... Muuusi!

Wskazówka wysokościomierza pnie się do góry leniwie jak żółw. Walek nie wie już, czy pomiędzy wskazaniem 9 630, a 9 640 metrów upłynęła minuta, czy godzina. Wie jednak, że wskazówka pomimo wszystko idzie w górę i nic go poza tym nie obchodzi.

Minuty wloką się jak wieczność... Oczy bolą od patrzenia na wysokościomierz... W gardle zasycha coraz bardziej...

Wreszcie nieopanowana radość:

Jest! Jest! Hura! Jest 9 650!... To znaczy dziesięć tysięcy metrów nad poziomem morza!

Uchyla maskę aparatu tlenowego i krzyczy na całe gardło:

— Władek! Mamy dziesięć tysięcy!

(27) (cdn)

**NASZA OKŁADKA:** W czasie pokazów na Złocie samoloty LL utworzyły w powietrzu napis: ZMP, symbolizujący objęcie przez ZMP szefostwa nad Wojskami Lotniczymi. (Foto: LL — Koszewski)

Okładkę w numerze 29 (317) SiM-u wykonał inż. Janusz Wojciechowski.


**TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ** **WYDAWCA: P.P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE**

**REDAGUJE ZESPÓŁ**

Warunki prenumeraty: miesięcznie zł 2,40, kwartalnie zł 7,20 półrocznie zł 14,40, rocznie zł 28,80.

Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pie niędze do 15 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze.

Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.

**Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73601; 87665. Wewnętrzny 8**

**Zakł. Graf. i Wydawn. Dom Słowa Polskiego.** Zam. Nr 2879. 3-B-23701.